



# ***TESIS DOCTORAL***

## ***Título de la Tesis***

**La conceptualización del hecho de la circulación en la  
responsabilidad civil automovilística y el seguro**

**Autor:**

**José Antonio Badillo Arias**

**Director:**

**María Isabel Candelario Macías**

**Tutor:**

**María Isabel Candelario Macías**

**DEPARTAMENTO: Derecho Privado**

Getafe, Junio de 2015



## TÍTULO DE LA TESIS

### La conceptualización del hecho de la circulación en la responsabilidad civil automovilística y el seguro

**Autor:** *José Antonio Badillo Arias*

**Director:** *María Isabel Candelario Macías*

Firma del Tribunal Calificador:

Firma

Presidente:

Vocal:

Secretario:

Calificación:

Getafe, de de

# **LA CONCEPTUALIZACIÓN DEL HECHO DE LA CIRCULACIÓN EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA Y EL SEGURO**

## **INDICE**

<b>Índice .....</b>	<b>3</b>
<b>Abreviaturas .....</b>	<b>11</b>
<b>Introducción .....</b>	<b>13</b>
<b>Objetivos y metodología .....</b>	<b>22</b>

## **PARTE 1ª**

### **EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA**

<b>Capítulo I. La responsabilidad civil automovilística antes de la Ley 122/1962, de Uso y Circulación de Vehículos de Motor .....</b>	<b>25</b>
1. . La responsabilidad civil automovilística antes de la Ley 122/1962 .....	25
1.1 Consideraciones generales.....	26
1.2 La evolución normativa y jurisprudencial .....	33
1.3 La sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943 .....	41
1.4 La jurisprudencia posterior .....	44
<b>Capítulo II. La responsabilidad civil automovilística y su seguro desde la Ley 122/1962 hasta la modificación operada por la Ley 30/1995 .....</b>	<b>50</b>
1. La Ley 122/1962 de Uso y Circulación de Vehículos a Motor .....	50

1.1 Consideraciones generales .....	50
1.2 El sistema de responsabilidad civil.....	55
1.3 La instauración del seguro obligatorio de responsabilidad del automóvil (SOA) y la creación del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación (FNGRC) .....	61
1.4 El juicio ejecutivo.....	67
1.5 La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil.....	74
1.6 La evolución de la doctrina jurisprudencial durante los primeros años de aplicación de la LUCVM.....	82
 2. La entrada de nuestro país en la CEE. Incorporación de las dos primeras Directivas relativas al seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor .....	88
2.1 Modificación del Título I de la LUCVM .....	90
2.1.1. La cobertura de los daños materiales.....	91
2.1.2. Nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros .....	93
 <b>Capítulo III. La responsabilidad civil automovilística y su seguro a raíz de la Ley 30/1995 .....</b>	<b>95</b>
1. Consideraciones generales.....	95
 2. El sistema de responsabilidad civil de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor .....	98
2.1. Unificación del régimen de responsabilidad civil para daños personales .....	99
2.2. El riesgo como título de atribución de la responsabilidad civil automovilística .....	103
2.2.1. Criterios de atribución de la responsabilidad civil para daños a las personas.....	108
2.2.2. Criterios de atribución de la responsabilidad civil para daños en los bienes.....	110
2.2.3. La colisión de vehículos con daños recíprocos sin culpas probadas .....	114

83. Las causas de exoneración de la responsabilidad civil.....	124
3.1 Culpa exclusiva de la víctima .....	125
3.1.1. La distinción entre víctima y perjudicado .....	126
3.1.2. La conducta o negligencia del perjudicado .....	128
3.1.3. Concepto y requisitos .....	130
3.2 Fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.....	133
3.3 La concurrencia de culpas .....	142
4. La responsabilidad del propietario no conductor .....	148
4.1. La noción de propietario y otros sujetos responsables .....	156
5. El sistema de valoración de los daños corporales .....	159
5.1 Antecedentes.....	160
5.2 Principales ventajas del sistema.....	164
5.3 Argumentos que justifican la reforma del sistema actual .....	166
5.4 Situación actual de los trabajos sobre la reforma del baremo.....	169
5.5 Novedades más significativas del Proyecto de Ley de reforma del sistema de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación.....	171
6. Los cambios producidos en el Seguro Obligatorio de Automóviles .....	176
6.1 Cobertura del seguro a todos los ocupantes, excepto al conductor responsable.....	178
6.2 Cobertura del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en todo el territorio del Espacio Económico Europeo .....	184
6.2.1. El Convenio Tipo <i>Inter-Bureaux</i> (CTIB) o sistema de carta verde.....	188
6.2.2. El Sistema del Convenio Complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (sistema CMG).....	191
6.2.3. El Acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y de otros estados asociados. El Reglamento General del Consejo de <i>Bureaux</i> (sistema RGCB) .....	197
7. Nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros .....	201
7.1 Límites al carácter subsidiario de los Fondos de Garantía .....	201

7.2 Obligación del Fondo de Garantía de indemnizar en supuestos de controversia con la entidad aseguradora.....	202
7.3 Identificación de la entidad aseguradora de los vehículos implicados en un accidente .....	206
8. El Reglamento de la LRCSCVM, aprobado por el RD 7/2001, de 12 de enero .....	208
8.1 Consideraciones generales .....	208
9. La adaptación de la Cuarta Directiva de automóviles mediante la Ley 44/2002, de Reforma del Sistema Financiero.....	211
9.1 Los mecanismos de protección de las víctimas de accidentes de circulación llamadas transeúntes .....	214
9.1.1 El Organismo de Indemnización. Ofesauto.....	215
9.1.2 El Organismo de Información. Consorcio de Compensación de Seguros .....	217
9.1.3 Los Representantes para la Tramitación y Liquidación de Sinistros (RTLS).....	218
9.1.4 Caso práctico en el que se analizan los tres mecanismos.....	222
10. La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de adaptación de la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados .....	225
10.1 La modificación de la Tabla VI del sistema de valoración de daños personales causados en accidentes de circulación .....	227
11. El RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor .....	231
12. La adaptación de la Quinta Directiva de Automóviles a través de la Ley 21/2007, de 12 de julio, que modifica la LRCSCVM .....	232
12.1 El régimen de oferta y respuesta motivadas .....	233
12.1.1 Consideraciones generales .....	233
12.1.2 La oferta motivada de indemnización.....	236
12.1.2.1 Obligaciones del asegurador .....	236
12.1.2.2 La reclamación del perjudicado .....	241

12.1.2.3 La determinación de la responsabilidad civil.....	248
12.1.2.4 Contenido y forma de la oferta.....	250
12.1.2.5 La aceptación de la oferta por el perjudicado .....	255
12.1.2.6 La indemnización por daños en los bienes en los siniestros cuya tramitación, liquidación y pago se efectúa mediante los convenios entre aseguradoras.....	257
12.1.3 La respuesta motivada.....	259
12.1.3.1 Aspectos generales .....	259
12.1.3.2 Contenido de la respuesta motivada.....	262
12.1.4 Los intereses moratorios .....	264
12.1.5 La oferta motivada y el auto de cuantía máxima .....	267
12.1.6 Conclusiones .....	270
12.2 Otras modificaciones introducidas por la Ley 21/2007 .....	272
12.2.1 La responsabilidad del propietario no conductor de un vehículo sin seguro.....	272
12.2.2 El concepto de estacionamiento habitual .....	273
12.2.3 La abstención de realizar controles sistemáticos de aseguramiento .....	276
12.2.4 Ámbito territorial y límites de cobertura del Seguro Obligatorio.....	276
12.2.5 Limitación de los gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios hasta la sanación o consolidación de secuelas .....	279
12.2.6 Limitación de repetición de las entidades aseguradoras en el ámbito del SOA.....	281
12.2.7 La cobertura por parte del Consorcio de Compensación de Seguros de los daños materiales causados por vehículos desconocidos .....	285
13. El Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre .....	287
14. Modificación de la LRCSCVM, por la Disposición Final Quinta de la Ley 21/2011, de dinero electrónico, de 26 de julio de 2011.....	288

## **PARTE 2ª**

### **ASPECTOS CLAVES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA: LOS CONCEPTOS DE VEHÍCULO A MOTOR Y HECHO DE LA CIRCULACIÓN**

<b>Capítulo IV. Cuestiones generales .....</b>	<b>291</b>
1. Antecedentes .....	291
1.1 Regulación anterior. Tratamiento de la materia en el Ordenamiento jurídico comunitario .....	291
2. El Vigente Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil.....	299
2.1 Consideraciones generales .....	299
2.2 La difícil convivencia del SOA y seguro voluntario (SV) .....	303
2.2.1 La doctrina jurisprudencial actual.....	305
2.2.2 Soluciones propuestas .....	312
 <b>Capítulo V. Vehículo a motor.....</b>	 <b>318</b>
1. El Concepto de vehículo a motor.....	318
2. Supuestos excluidos.....	333
3. Remisión de la legislación de tráfico en cuanto a definiciones y categorías de vehículos.....	335
4. Los vehículos articulados, remolques y semirremolques .....	336
 <b>Capítulo VI. El hecho dañoso de la circulación .....</b>	 <b>347</b>
1. La noción de hecho de la circulación .....	347
2. Excepciones a la consideración de hecho de la circulación .....	353
2.1 La celebración de pruebas deportivas .....	354



2.2 La realización de tareas industriales o agrícolas.....	362
2.3 Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos y aeropuertos .....	373
2.4 La utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos .....	378
2.4.1 Planteamiento del problema .....	378
2.4.2 Tratamiento de los daños dolosos en la LCS.....	379
2.4.3 La inasegurabilidad de los daños causados por dolo .....	384
2.4.4 El dolo y los seguros de responsabilidad civil. Especial referencia al ámbito circulatorio.....	395
2.4.4.1 Situación anterior a la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de mayo de 1997 .....	397
2.4.4.2 La Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de mayo de 1997 .....	398
2.4.4.3 El cambio legislativo y la “desobediencia” del Tribunal Supremo .....	400
2.4.4.4 Nuevo acuerdo de la Sala 2ª del Tribunal Supremos de 24 de abril de 2007 .....	404
2.4.4.5 El caso de la Sentencia de la Calle Larios de Málaga y la jurisprudencia posterior .....	407
2.5 Otros supuestos discutibles.....	415
2.5.1 Los vehículos en situación de reposo .....	415
2.5.2 Caídas al subir o bajar de los vehículos (autobuses) .....	422
2.5.3 Daños producidos por el incendio de vehículos .....	427
2.5.4 Daños ocasionados en las persecuciones de vehículos.....	441
3. Accidentes de circulación no contemplados en la LRCSCVM.....	446
3.1 Daños causados al conductor por su propio vehículo estando fuera de él .....	446
3.2 Daños causados en la circulación por sujetos distintos del conductor .....	450
3.2.1 Atribución exclusiva al sujeto distinto del conductor.....	450
3.2.2 Concurrencia del conductor y del sujeto distinto. Criterios de atribución de responsabilidad y valoración del daño.....	457
3.3 Especial referencia de los atropellos de bicicletas a peatones o a vehículos.....	460

4. Hechos en los que concurre el SOA con otros seguros .....	463
4.1 El seguro obligatorio de viajeros (SOVI) .....	464
4.2 El seguro de responsabilidad civil de la carga (explotación) .....	469
4.3 El seguro de responsabilidad de mercancías peligrosas .....	475
4.4 El seguro de accidentes de trabajo (Seguridad Social) .....	479
4.5 El seguro de responsabilidad civil de los probadores de coches y de otras personas autorizadas, como aparcacoches y vigilantes de garajes .....	487
 5. La consideración de “hecho de la circulación” a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014.....	494
 <b>Conclusiones.....</b>	<b>502</b>
 <b>Bibliografía.....</b>	<b>535</b>
 <b>Jurisprudencia relevante .....</b>	<b>555</b>
 <b>Legislación.....</b>	<b>569</b>

## ABREVIATURAS

AAPP	Audiencias Provinciales
AAP	Auto Audiencia Provincial
AC	Aranzadi Civil
ADR	Acuerdo europeo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957
AP	Audiencia Provincial
Art.	Artículo
Arts.	Artículos
BOE	Boletín Oficial del Estado
BOCG	Boletín Oficial de las Cortes Generales
CC	Código Civil
CCS	Consortio de Compensación de Seguros
CMG	Convenio Multilateral de Garantía
CEE	Comunidad Económica Europea
CTIB	Convenio Tipo <i>Inter-bureaux</i>
DGSFP	Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones
DGT	Dirección General de Tráfico
DOCE	Diario Oficial de las Comunidades Europeas
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
EEE	Espacio Económico Europeo
FIVA	Fichero Informático de Vehículos Asegurados
FNGRC	Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación
ITV	Inspección Técnica de Vehículos
JUR	Jurisprudencia Aranzadi Westlaw
LCS	Ley de Contrato de Seguro
LEC	Ley de Enjuiciamiento Civil
LO	Ley Orgánica
LOTT	Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres
LRCSVM	Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor

LUCVM	Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor
OM	Orden Ministerial
RDC	Revista de Derecho de la Circulación
RCL	Repertorio cronológico de Legislación Aranzadi
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Legislativo
RES	Revista Española de Seguros
RGCB	Reglamento General del Consejo de <i>Bureaux</i>
RJ	Repertorio de Jurisprudencia Aranzadi
RJC	Revista Jurídica de Cataluña
RRCCS	Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro
SAP	Sentencia Audiencia Provincial
SOA	Seguro Obligatorio de Automóviles
SOV	Seguro Obligatorio de Viajeros
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
SSTS	Sentencias del Tribunal Supremo
SV	Seguro Voluntario de Responsabilidad Civil
TC	Tribunal Constitucional
TJCE	Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
UNESPA	Asociación Empresarial del Seguro

## INTRODUCCIÓN

El aumento del parque automovilístico en las sociedades modernas ha incrementado de forma considerable el riesgo de peatones, conductores, ocupantes de vehículos y bienes. La circulación de vehículos a motor y, sobre todo, los accidentes derivados de la misma, por las tragedias humanas que originan y los costes de todo tipo que conllevan, preocupan a todos los agentes implicados y a la sociedad en general. Fruto de ello, son las continuas modificaciones legislativas, no sólo del legislador español, sino también del comunitario, desde el punto de vista penal, civil y administrativo, de modo que se habla de la construcción de un auténtico “Derecho de la Circulación”. Esta legislación pretende ordenar el tráfico viario, disminuir la siniestralidad y, en caso de que ocurra un accidente, indemnizar el daño causado, dentro de un sistema especial de atribución de responsabilidad objetiva, fundamentado en el riesgo creado en la conducción, que pone en peligro a todos los usuarios.

La regulación de la responsabilidad civil automovilística y el seguro que la ampara, junto con otros mecanismos, constituyen la mayor garantía de las víctimas de los accidentes de circulación, para que sean resarcidas en toda su integridad de los daños y perjuicios que sufran como consecuencia de dichos accidentes.

Sin embargo, este régimen de responsabilidad civil y de aseguramiento ha ido evolucionando a lo largo de los años, buscando una mayor protección de las víctimas de los accidentes de circulación. En nuestro caso, como integrantes de la Unión Europea, hemos adaptado las distintas Directivas comunitarias que se han ido promulgando sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. En efecto, el legislador comunitario, consciente del problema que representan los accidentes de tráfico, ha pasado de dictar normas comunitarias que permitieran la libre circulación de personas y bienes, a ir introduciendo en dichas normas, y en la interpretación que de las mismas se hace, otros aspectos más relacionados con la protección de las víctimas, tal y como refleja la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014 que, refiriéndose a los conceptos de “vehículo a motor” y “circulación de vehículos”, establece que deben entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la

liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del Mercado Interior perseguido por las Directivas comunitarias, sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Por este motivo, nos ha parecido oportuno dedicar la primera parte de este trabajo a describir la evolución que ha tenido la responsabilidad civil de la circulación de vehículos y su seguro, desde los primeros años del siglo pasado hasta nuestros días. No pretendemos dar una visión exclusivamente histórica y dogmática de dicha evolución, sino describir los problemas prácticos que se han ido planteando a lo largo de los años, para analizar cómo la doctrina y, sobre todo, la jurisprudencia -al ser una disciplina muy casuística-, han ido solucionándolos, sin renunciar con ello a hacer nuestras propias propuestas de mejora o modificación de determinados aspectos.

De esta suerte, cuando hablamos de la creación de determinadas instituciones o figuras jurídicas, no pretendemos solo contar cómo se crearon o cuál ha sido su finalidad, sino que también analizamos su evolución y la problemática actual que pudieran plantear, proponiendo, en su caso, las soluciones que consideramos más adecuadas. Así, cuando estudiamos el “juicio ejecutivo”, creado por la Ley 122/1962, no solo damos una visión histórica del mismo, sino que, como decimos, examinamos los cambios que ha ido teniendo a lo largo de los años y nos detenemos a ver cuáles son los problemas prácticos que se plantean en la actualidad y cómo creemos que deben resolverse.

Obviamente, esta evolución ha estado marcada por la necesidad de transponer a nuestro Ordenamiento jurídico las cinco Directivas comunitarias que se han promulgado sobre esta materia, sin perjuicio que, en la mayoría de las ocasiones, aprovechando esta adaptación, se han introducido otras modificaciones no previstas por el legislador comunitario, alguna de las cuáles ha sido de gran calado, como la instauración con carácter vinculante del sistema de valoración de daños personales para accidentes de circulación, que fue llevada a cabo mediante la Ley 30/1995, que adaptó la Tercera Directiva de Automóviles.

En la segunda parte de este trabajo, reflexionamos acerca de los aspectos claves de dicha responsabilidad civil automovilística y su seguro, como son las nociones de

“vehículo a motor” y “hecho de la circulación”, porque constituyen la columna vertebral de esta responsabilidad civil. De este modo, como trataremos de explicar, estos son los elementos que determinan que entre en juego la legislación especial de responsabilidad civil y el seguro en la circulación de vehículos a motor. Estos conceptos, pese a su subordinación a la ordenación reglamentaria -que cuestionamos-, determinan el ámbito material de aplicación de la LRCSCVM, con todo lo que ello conlleva: un sistema especial de atribución de responsabilidad; la figura del Consorcio de Compensación de Seguros; el auto de cuantía máxima, regulado en el artículo 13 de la LRCSCVM; el sistema vinculante de valoración de daños personales; el ejercicio de la acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil, entre otros. De ahí que, el propósito de esta 2ª parte, es realizar un examen en profundidad de estos elementos claves de la responsabilidad circulatoria.

La primera parte la hemos dividido en tres capítulos. En el primero, analizamos cómo ha evolucionado el tratamiento de esta disciplina desde los comienzos del siglo XX hasta la promulgación de la Ley 122/1962, de uso y circulación de vehículos a motor, que constituyó el embrión de la situación actual. En esta etapa, que podría ir desde la promulgación de nuestro Código Civil en 1889 hasta la citada Ley, la responsabilidad civil estuvo marcada por el influjo de la culpa, como criterio atributivo de imputación de la responsabilidad civil, tal como dispone el artículo 1902 del Código Civil.

Pese a que algunos países de nuestro entorno, como Francia o Alemania, adaptaron o interpretaron su legislación de forma más flexible, para adecuarse a la nueva realidad social y económica, influida por la aparición de la industria y las máquinas, lo cierto es que la jurisprudencia española de esta época no estuvo acorde con las corrientes que venían de estos países y no se puede decir que, con carácter general, pese a la conocida Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943, que habló por primera vez de la inversión de la carga probatoria en actividades de riesgo, admitiera teorías objetivadoras para determinar la responsabilidad civil en algunas actividades peligrosas, como eran los accidentes de circulación.

El capítulo segundo lo dedicamos a estudiar la evolución de la responsabilidad civil y su aseguramiento, desde la promulgación de la Ley 122/1962 hasta la Ley 30/1995, que

adapta la Tercera Directiva de Automóviles. Pese a que la regulación actual no difiere, en esencia, de la originaria Ley del 62, lo cierto es que pensamos que en el año 1995, con la aprobación de la Ley 30/1995, supuso un cambio importante en esta disciplina y de ahí, la razón de que hayamos acotado este capítulo hasta dicha fecha.

La Ley 122/1962, de 24 de diciembre, de uso y circulación de vehículos a motor, al igual que lo habían hecho algunas Leyes especiales, con el propósito de proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, que empezaba a ser un problema en nuestro país, por la cada vez mayor siniestralidad viaria, rompió con la tendencia anterior e introdujo un sistema especial de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y un seguro obligatorio para cubrirla.

En este capítulo estudiamos las instituciones y figuras creadas por la Ley, como el sistema de responsabilidad configurado, el seguro obligatorio, el juicio ejecutivo, el Fondo Nacional de Garantía para los Riesgos de la Circulación (hoy, Consorcio de Compensación de Seguros) y la acción directa del perjudicado contra el asegurador.

Pese a los problemas iniciales, sobre todo de la jurisprudencia, para aplicar la nueva ley y los escasos límites de cobertura del SOA, la verdad es que estas figuras, que permanecen en la actualidad, fueron un engranaje perfecto para dar cumplimiento a esa orientación que recogía en su Exposición de Motivos la vieja Ley del 62, de protección “a ultranza” de las víctimas de los accidente de circulación.

No podemos pasar por alto en este capítulo lo que supuso para esta legislación nuestra incorporación en 1986 en la denominada entonces CEE, que nos obligó a adaptar las dos primeras Directivas de Automóviles, lo que dio lugar a la modificación del Título I de la LUCVM, mediante el RDL 1301/1986 y la promulgación de un nuevo Reglamento del SOA, por medio del RD 2641/1986.

Por último, en el capítulo III de esta primera parte, nos centraremos en la regulación actual de la responsabilidad civil automovilística, que se inicia, en lo que podríamos delimitar como tercera etapa, con la modificación de la LUCVM, mediante la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y



supervisión de los seguros privados, que adaptó la Tercera Directiva de Automóviles a nuestro Ordenamiento jurídico y aprovechó para realizar otras modificaciones de cierta relevancia.

En lo que a la responsabilidad civil se refiere, esta nueva regulación, con ligeras modificaciones, permanece en la actualidad. Por ello, analizamos con cierta profundidad el artículo 1 de la ahora denominada Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, deteniéndonos en el sistema de responsabilidad civil y las causas de exoneración de la misma: la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña al riesgo circulatorio. También, estudiamos los cambios producidos en el Seguro Obligatorio de Automóviles y las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, entidad clave en esta evolución de la responsabilidad civil y su aseguramiento.

Igualmente abordaremos el sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, introducido por la citada Ley 30/1995, haciendo referencia a las causas y la justificación de su modificación, que se encuentra en la actualidad en tramitación parlamentaria, para adaptarlo a la realidad social y económica de nuestro país.

Asimismo, en este tercer capítulo daremos cuenta de los siguientes cambios llevados a cabo en este ámbito para trasponer las dos últimas Directivas comunitarias. La Ley 44/2002, de reforma del sistema financiero, traspuso la Cuarta Directiva, que estableció mecanismos para la protección de las víctimas transeúntes en el EEE y dio lugar a la creación de un nuevo Título III en nuestra LRCSCVM, en el que se regulan dichos mecanismos, que son: Los representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, el Organismo de Indemnización, que fue asignado a Ofesauto y el Organismo de Información, cuyas funciones fueron asumidas por el Consorcio de Compensación de Seguros.

Después de la promulgación del Texto Refundido de la LRCSCVM, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, que, como tal, no presenta grandes novedades, pues se trataba de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que se habían ido aprobando desde el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprobaba el Texto

Refundido de la LUCVM, nos referimos a la última modificación importante de esta legislación, que fue llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, que adaptó la Quinta Directiva de Automóviles.

Esta Directiva, entre otras cosas, incorpora la obligación de presentación por las entidades aseguradoras de una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, de una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación, la elevación de los límites del SOA y la ampliación del concepto de estacionamiento habitual del vehículo en España a los efectos del seguro obligatorio, cuestión de gran relevancia a la hora de determinar, entre otros aspectos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización.

En cuanto a la segunda parte de este trabajo, como hemos anticipado, lo centramos en indagar los dos conceptos que configuran el ámbito material de la responsabilidad civil automovilística y su seguro.

En el capítulo IV, analizamos, en primer lugar, cuál ha sido la evolución de estos dos conceptos, tanto en el ámbito comunitario como en nuestra legislación. Veremos que, con la finalidad de ordenar el tráfico viario, se han ido poco a poco restringiendo para adaptarse a la Legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial, lo que ha conllevado una menor protección para las víctimas de los accidentes de circulación.

Por otro lado, como hemos apuntado, la Ley 21/2007, de 21 de julio, adaptó la Quinta Directiva de Automóviles y, como consecuencia de esta importante modificación de la LRCSCVM, mediante el RD 1507/2008, de 12 septiembre, se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que sustituye al Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero y que, entre otras materias, regula el ámbito material de la Ley, que son los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, que estudiamos en la segunda parte de este trabajo.

Bajo este contexto, investigaremos en este capítulo cuestiones generales del vigente Reglamento, que tienen que ver con la consideración de estas dos nociones que analizamos. Abordamos algunos problemas que plantea el nuevo Reglamento del SOA, o más bien, algunas contradicciones, como que estamos ante un Reglamento del SOA, cuando desarrolla una Ley que regula la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en general, más allá del aseguramiento obligatorio. Discutimos con vehemencia, como ha puesto de manifiesto la doctrina, la regulación reglamentaria de los dos conceptos objeto de este estudio, por tratarse de “la columna vertebral” que soporta la responsabilidad civil circulatoria.

A nuestro modo de ver, lo que pretende de alguna forma este Reglamento, y así es como lo declara en su Exposición de Motivos cuando se refiere a la compensación en la aplicación de los importes de la cobertura del seguro obligatorio fijados en el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, es la *“posibilidad de superación del sistema de aseguramiento dual, seguro obligatorio y seguro voluntario de responsabilidad civil, existente en la actualidad”*, por lo que estudiaremos la difícil convivencia del seguro obligatorio y del seguro voluntario, porque esta cuestión tiene gran incidencia en las nociones que examinamos en esta segunda parte.

No compartimos la posición de la jurisprudencia sobre el tratamiento que le está dando al seguro voluntario, que lo concibe como un seguro que cubre todo aquello que no tiene cabida en el SOA, al margen de lo estipulado en los propios contratos de seguro, aunque es cierto que hay algunas pólizas que por su poca claridad, crean cierta confusión en quiénes las deben interpretar. No creemos que deba haber, por ejemplo, un concepto de hecho de la circulación para el seguro obligatorio distinto que para el seguro voluntario, como indican algunas sentencias del Tribunal Supremo, porque la responsabilidad civil de la circulación es única y no distingue, como había ocurrido antes del año 1995, entre el SOA y el seguro voluntario.

Al hilo de lo anterior, proponemos soluciones a esta problemática, que tiene gran trascendencia práctica. Pensamos que la responsabilidad civil de la circulación abarca toda la responsabilidad, independientemente de que se superen o no los límites del SOA

y su ámbito material está definido en el Reglamento. Por ello, aunque el seguro de responsabilidad civil voluntario, en virtud del artículo 2.5 de la LRCSCVM, tenga ese carácter potestativo y se rija por lo establecido en el artículo 73 LCS, dicho seguro ampara la misma responsabilidad que el obligatorio y, por tanto, rigen los mismos criterios atributivos y el mismo ámbito material, debiendo coincidir para ambos seguros lo dispuesto en la Ley y en el Reglamento.

En el capítulo V, investigamos con detalle el concepto de vehículo a motor, de forma positiva, destacando las precisiones que realiza el Reglamento y, de forma negativa, estudiando las excepciones establecidas por la norma a la consideración de vehículo a motor. Ponemos de manifiesto y cuestionamos cómo a la hora de definir esta noción hay un acercamiento a la legislación de tráfico y seguridad vial, con todo lo que ello conlleva. Entendemos que, por mucho que se quiera ordenar el tráfico viario, los objetivos y pretensiones de ambas legislaciones son bien distintos. Así, mientras la legislación de tráfico pretende ordenar el tráfico viario y evitar la siniestralidad, la de la responsabilidad civil circulatoria se orienta más en la protección de las víctimas de los accidentes y, por lo tanto, con esa aproximación a la que nos referimos, va a haber más víctimas desprotegidas. Terminamos este capítulo refiriéndonos a los vehículos articulados que, aunque el nuevo Reglamento del SOA no se pronuncia de forma explícita respecto a los mismos como “vehículos a motor”, por su composición consistente en cabeza tractora y remolque o semirremolque, es evidente que también se encuentran dentro de esa definición. Además, cuando la cabeza tractora y el remolque o semirremolque están asegurados en compañías distintas, dan lugar a una serie de conflictos sobre quién debe indemnizar al perjudicado en caso de siniestro.

En el capítulo VI, nos detenemos en la otra noción de esta segunda parte. De la misma manera que hemos indicado en el párrafo anterior, se define de forma positiva la noción de hecho de la circulación, refiriéndose al riesgo creado, para después analizar las distintas excepciones que establece el Reglamento a la consideración de este concepto. En este caso, examinamos las excepciones tasadas en el Reglamento y otras que no lo están, pero que se originan en la práctica. En este sentido, con la ayuda de las distintas soluciones aportadas por la jurisprudencia, ponemos de manifiesto la enorme casuística a que dan lugar los accidentes de circulación. Nos fijamos, por su importancia y por los

vaivenes dados por la jurisprudencia, en el análisis de los delitos dolosos ocasionados por los vehículos a motor como instrumento para la comisión de los mismos.

También nos vamos a referir a hechos en los que interviene un vehículo a motor, si bien no los vamos a apreciar como hechos de la circulación, porque, como veremos, se dan algunas circunstancias que lo impiden. Se trataría de hechos de causación propia, en los que el que tiene el control del vehículo, normalmente, por descuidar las medidas de seguridad o por no observar la diligencia exigible, se causa daños a sí mismo, y también incidiremos en torno a los daños de causación ajena, en los que, en principio, el vehículo es un sujeto pasivo en la producción del daño y, por lo tanto, podría encajar, desde el punto de vista del conductor, en supuestos de fuerza mayor, pero también podría haber concurrencia de causas en el accidente entre la acción ajena a la conducción y la del conductor. En estos casos, podrían plantearse problemas respecto a los criterios de atribución de la responsabilidad y de valoración de los daños, porque no solo va regir la LRCSCVM, sino que respecto al otro causante, ajeno a la circulación, regirá otra normativa o, en su caso, la general establecida en nuestro Código Civil.

En el apartado 4 de este capítulo, aludimos a los accidentes en los que estamos o podemos estar en presencia de hechos de la circulación, pero, a su vez, también nos podemos encontrar con que estos hechos también pueden tener una consideración distinta y estar amparados por seguros diferentes, como el Seguro Obligatorio de Viajeros, la Seguridad Social u otros seguros de responsabilidad civil o de accidentes.

Finalizamos este capítulo analizando de forma pormenorizada la Sentencia del TJUE, de 4 de septiembre de 2014, que se refiere, precisamente, a los dos conceptos estudiados en esta segunda parte y que, sin duda, va a tener gran influencia en la interpretación que debe darse a dichos conceptos.

Por último, para concluir el trabajo, exponemos las conclusiones a las que hemos llegado en este estudio, por si, en su momento, pudieran servir para solucionar algún problema práctico que se plantea sobre las cuestiones abordadas.

## **OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

El objetivo de este trabajo de investigación es el estudio de la evolución de la responsabilidad civil y su aseguramiento, desde la aprobación de la Ley 124/1962, de uso y circulación de vehículos a motor, de 24 de diciembre, hasta nuestros días, deteniéndonos en los dos conceptos que configuran esta responsabilidad civil especial: las nociones de “vehículos a motor” y el “hecho de la circulación”.

La materia expuesta en esta investigación es eminentemente práctica y casuística, por lo que, sin renunciar a la dogmática jurídica, nos centraremos en el análisis que la doctrina jurisprudencial ha ido elaborando de las distintas situaciones que se pueden dar. En el planteamiento de los distintos conceptos que se analizan y las respuestas que se ofrecen, pretendemos, además, dejar patente una visión práctica y útil para cualquier persona que se interese en lo que aquí se diga, por cuanto que el trabajo es realizado por un profesional de esta disciplina, que se enfrenta día a día a los problemas que aquí se estudian.

La metodología utilizada para realizar este trabajo ha consistido en el análisis de las Ciencias Jurídicas, en particular, la hermenéutica legal de los preceptos reglamentarios que ordenan esta disciplina, relacionándolos con otros artículos de la propia LRCSCVM y de Directivas comunitarias que se ocupan de esta materia. Asimismo, se hace uso del método histórico al tener muy presente los antecedentes legislativos, así como el método comparativo, cuando así ha procedido. Las inferencias a las que se llegan en este trabajo, es resultado de aplicar tanto el método deductivo como el inductivo. Al examinar la responsabilidad civil automovilística y su seguro, a la que el Derecho comunitario le ha prestado especial atención, mediante la promulgación de cinco Directivas y una codificada de las anteriores, cabe decir que la legislación de los Estados miembros está altamente armonizada. Por este motivo, hemos querido ceñir nuestro estudio al Derecho interno, teniendo en cuenta la evolución que ha experimentado como consecuencia de la adaptación de la distintas Directivas, sin perjuicio de hacer algunas referencias al Derecho comparado, sobre todo en cuestiones ajenas a la regulación comunitaria.

Además, la casuística tan inmensa que engloba los accidentes de circulación hace que sea imprescindible acudir a la jurisprudencia para intentar solucionar los problemas planteados en la práctica. Las situaciones en las que determinados vehículos pueden originar accidentes de circulación, la forma en que éstos pueden ser ocasionados, la intencionalidad del sujeto responsable o los lugares o actividades en los que se producen, entre otros factores, originan un entramado de situaciones que a veces son difíciles de resolver, dando lugar a una excesiva judicialización. En todo caso, como veremos, la experiencia demuestra que, en no pocas ocasiones, no se puede acudir a una solución legal a los problemas planteados y haya que resolverlos caso a caso, teniendo en cuenta una serie de circunstancias concurrentes. De esta forma, el estudio está orientado, fundamentalmente, al análisis de la jurisprudencia.

Estamos ante una materia muy dinámica, que ha evolucionado en los últimos años, sobre todo, por la necesidad de adaptar a nuestro Derecho interno las distintas Directivas, que se han promulgado sobre la materia. Por tal razón, esta disciplina y, sobre todo, los conceptos de “vehículo a motor” y “hecho de la circulación”, que se estudian en la segunda parte de este trabajo, han ido igualmente evolucionando, mediante sucesivas reformas legislativas que los han ido perfilando para adaptarlos, en buena medida, a la legislación de tráfico y seguridad vial. En consecuencia, en este análisis pormenorizado de la jurisprudencia, veremos cómo también ésta ha ido evolucionando junto a esos cambios legislativos, sin olvidarnos de los cambios sociales, económicos e, incluso, políticos, que también tienen incidencia sobre estas cuestiones.

Naturalmente, en este examen, también hemos acudido al estudio de la doctrina que, como ocurre con otras materias, quizá haya ido por delante de estos cambios legales o jurisprudenciales y que también ha hecho aportaciones interesantes sobre estas dos nociones, claves para la configuración de la responsabilidad automovilística.

Por lo expuesto, a la vista de la evolución legislativa, doctrinal y jurisprudencial, y de su análisis, hemos tratado de fijar nuestra posición en determinados asuntos polémicos y ofrecer soluciones, normalmente aportadas por la jurisprudencia como fuente integradora, para, en la medida de lo posible, concretar o fijar criterios que nos ayuden a resolver los problemas planteados sin necesidad de acudir a los tribunales. Por ello, el

trabajo tiene un enfoque eminentemente práctico o, al menos, ese es uno de los objetivos pretendidos.



## **PARTE 1<sup>a</sup>**

### **EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA**

#### **CAPÍTULO I**

##### **LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA ANTES DE LA LEY 122/1962, DE USO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR**

###### **1. La responsabilidad civil automovilística antes de la Ley 122/1962**

Nos vamos a referir en este apartado a la situación que teníamos en nuestro país y en los países de nuestro entorno antes de la promulgación de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor<sup>1</sup> (en adelante, LUCVM), en lo que se refiere a la responsabilidad civil automovilística y a la evolución que experimenta en la primera mitad del siglo XX, influida, no solo por la aparición de los vehículos a motor, sino, sobre todo, por el desarrollo de lo que se ha denominado el “maquinismo”<sup>2</sup>, que tuvo una indudable repercusión en los conceptos que fundamentan la responsabilidad civil.

En esta etapa, desde la promulgación de nuestro Código Civil en 1889<sup>3</sup> hasta la Ley 122/1962, la responsabilidad civil estuvo marcada por el influjo de la culpa, como criterio atributivo de imputación, tal como dispone el art. 1902 CC. Sin embargo, debido al desarrollo de las máquinas y, sobre todo, al riesgo que para las personas y los bienes suponía su utilización, tanto en el ámbito industrial, como en la circulación de vehículos, veremos cómo poco a poco va calando, al menos en los países más desarrollados de Europa y en algunos de nuestros principales autores de la época<sup>4</sup>, la

---

<sup>1</sup> BOE número 310, de 27 de diciembre de 1962.

<sup>2</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2ª edición, 2007, pág. 221.

<sup>3</sup> Aprobado por el Real Decreto de 24 de julio 1889. Gaceta 25 julio 1889, número 206.

<sup>4</sup> Señala MEDINA CRESPO M., “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 46,

idea de la responsabilidad por riesgo, en la que el centro de atención va a ser la víctima y no el causante del daño<sup>5</sup>.

Sin embargo, la jurisprudencia española de esta época no estuvo acorde a las corrientes que venían de los países de nuestro entorno y no se puede decir que, con carácter general, pese a la conocida Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943 (RJ 1943\856), que habló por primera vez de la inversión de la carga probatoria en actividades de riesgo, admitiera teorías objetivadoras para determinar la responsabilidad civil en algunas actividades peligrosas.

No fue hasta la segunda mitad del siglo XX y, en concreto, en la década de los setenta, cuanto la jurisprudencia del Tribunal Supremo se hizo eco de las teorías objetivadoras de la responsabilidad civil, aplicables a aquellas actividades que suponían un riesgo real para los ciudadanos y que, al no tener, en muchos casos, una normativa propia, se hizo suavizando los requisitos del artículo 1902 de nuestro Código Civil, recurriendo a fórmulas como la inversión de la carga de la prueba o a la flexibilización del grado de diligencia exigible al agente causante del daño.

### **1.1 Consideraciones generales**

Como ya hemos apuntado, los criterios para la determinación de la responsabilidad civil automovilística han ido evolucionando a lo largo del tiempo, influenciados en gran medida por el desarrollo económico que ha experimentado nuestra sociedad. En efecto, ha sido, sobre todo, el llamado maquinismo, que ha servido para el impulso y desarrollo de las sociedades modernas, el que ha conllevado un incremento considerable e inevitable de los riesgos que amenazan cada vez más a las personas y a los bienes<sup>6</sup>.

---

marzo de 2010, págs. 20 y ss, que a finales del siglo XIX “entraron en crisis los cimientos sobre los que se asentaba tal concepción (la culpa como criterio atributivo de responsabilidad civil) y pareció que se tambaleaba la institución (según todos los autores conservadores e innovadores, sin ser cierto en absoluto), al postularse su transformación como consecuencia de evidenciarse las deficiencias e insuficiencias ligadas al mantenimiento de la culpa como título atributivo exclusivo y excluyente”.

<sup>5</sup> Indica DE ANGEL YAGÜE, R., *La responsabilidad civil*, Bilbao, Universidad de Deusto, 1988, pág. 33, como causas de este nuevo criterio, “además del considerable desarrollo del maquinismo, la irrupción de una mentalidad colectiva más identificada con el designio de indemnizar a las víctimas de los daños que con el de observar cuidadosamente la culpabilidad de quien los produce”.

<sup>6</sup> Vid. JOURDAIN, P., *Les principes de la responsabilité civile*, Paris, Dalloz, 1992, pág. 10.

Aunque resulte paradójico, es curioso que las sociedades más avanzadas y que más han progresado técnicamente, están sometidas a mayores riesgos derivados del uso de máquinas, que las hacen más vulnerables y, por tanto, más necesitadas de buscar soluciones para resolver los problemas de distinta índole que causan. Pues, además de los daños directos a las personas y bienes, existen otros, como daños al medioambiente, que influyen en nuestro ecosistema y en la salud de todos los ciudadanos.

Parece que, de alguna forma, nuestra sociedad acepta de antemano que se produzcan los daños que son normales en una actividad que es, al mismo tiempo, peligrosa<sup>7</sup>. En las economías modernas, para mantener el estado del bienestar, no se puede dejar de producir, aunque el hacerlo conlleve, inevitablemente, que se produzcan daños. Se dice que es preferible indemnizar los daños que se causan como consecuencia de la actividad productiva, que paralizarla<sup>8</sup>. Naturalmente, esta teoría tiene sus propios límites, que vendrán dados por el interés de la colectividad, frente a los intereses de un grupo social más o menos amplio. Cada vez se habla más de proteger el medio ambiente o de no hipotecar a las futuras generaciones con los daños al ecosistema, en contraposición con los intereses de las grandes multinacionales o de los propios Estados, que quieren mantener su “bienestar” sin importarles demasiado los daños que causen o, al menos, sin que esto sea prioritario para ellos.

Por otro lado, la propia sociedad, en base a ese beneficio que le supone la utilización de máquinas para su desarrollo, busca medios de compensación de los daños que se producen como consecuencia de su uso. Estos medios de compensación o de reparación del daño causado han ido evolucionando a lo largo del tiempo hasta llegar a nuestros días. Por eso, se dice, al menos en las últimas décadas, que la responsabilidad civil debe prestar su atención en el daño y en la búsqueda de los mecanismos adecuados para su resarcimiento, y no centrarse exclusivamente, como en otras épocas, en la culpa del

---

En el mismo sentido, MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992, pág. 87, indica, que “el desarrollo económico, la Revolución Industrial y el progreso técnico condujeron a un incremento cuantitativo y cualitativo de los daños”.

<sup>7</sup> Así lo expresa ROGEL VIDE, C., *la responsabilidad civil extracontractual en el derecho español*. Cívitas, Madrid, 1976.

<sup>8</sup> Vid. HEBRERO ALVÁREZ, J. I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente*. Dykinson, Madrid, 2002, pág. 12.

causante del mismo<sup>9</sup>. Sin duda, este planteamiento ha dado lugar a que la responsabilidad civil haya experimentado una evolución, como veremos, y esté en la primera línea de atención de los civilistas<sup>10</sup>.

Debe añadirse, además, que a medida en que han aumentado las actividades peligrosas, generadoras de daños, los ciudadanos cada vez se resignan menos a tener que sufrirlos, como si se tratase de un deber impuesto por “la mano de Dios”<sup>11</sup>. La sociedad, con el paso del tiempo, cada vez exige con mayor determinación la búsqueda de un culpable que se haga cargo de indemnizar los perjuicios producidos, dando lugar a un incremento de las reclamaciones. Se alega actualmente, incluso, que hemos llegado a un cierto victimismo, más allá de lo razonable, pretendiendo que cualquier tipo de daño sufrido, debe ser reparado<sup>12</sup>.

A esta cultura de reclamación, que ha ido aumentando poco a poco hasta nuestros días, debe añadirse, por su innegable influencia, la aparición de los seguros de responsabilidad civil, que han animado a las víctimas de daños a reclamar contra las entidades aseguradoras de responsabilidad civil, perdiendo el miedo a ir directamente contra el causante del daño. Se ha producido, lo que se ha llamado, la socialización de la

---

<sup>9</sup> Sobre esta cuestión, se ha pronunciado MEDINA ALCOZ, recogiendo las ideas de LÓPEZ JACOISTE, cuando sostiene que “el cometido y sentido inicial de la responsabilidad civil radicó en un juicio valorativo, incluso psicológico, acerca del acto y del proceder del sujeto generador del daño. Seguía operando en ella una dimensión represiva, aunque de manera difusa y no declarada. Pero hoy día, al regir como meta la reposición de la integridad lesionada, la consideración más significativa y justificante de la obligación resarcitoria se encuentra primariamente en la realidad del daño mismo, en su entidad, en su carácter y en sus circunstancias”(MEDINA ALCOZ, M., *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*. Dykinson, Madrid, 2003, pág. 42).

<sup>10</sup> Vid. MEDINA ALCOZ, M., *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual...*, op. cit., pág. 39, quien señala, en línea con lo que decimos, que uno de los factores generadores de ese cambio, ha sido “La Revolución Industrial, con sus secuelas del maquinismo, la evolución de los métodos de trabajo, la producción en masa y los modernos medios de transporte, que producen un enorme incremento de los riesgos”.

<sup>11</sup> Señala, MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil...*, op. cit., pág. 87, que “la mentalidad social también evolucionó en el sentido, al entender como imperativo la indemnización de los perjudicados, con independencia de la culpabilidad de quien produjo los daños: la idea de sanción se pasa a la de tutela”.

<sup>12</sup> VICENTE DOMINGO, E., “El daño”, en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 4º ed., vol. I, Aranzadi, 2008, Navarra, pág. 305, considera que “este hecho responde a un fenómeno social firmemente implantado en todas las sociedades desarrolladas y que consiste no solo en que se exige en todos los casos en los que hay un daño, la reposición del perjudicado al estado anterior a la producción del daño o su equivalente en dinero, sino también en que prácticamente toda frustración personal se convierte en daño en busca de un responsable”.

responsabilidad civil<sup>13</sup>, en el sentido en que a través del mecanismo del seguro, los daños sufridos por unos pocos, han sido satisfechos por toda la comunidad asegurada.

De este modo, a finales del siglo XIX y principios del XX, se produce una clara transformación en la sociedad que reclama un resarcimiento de los daños producidos como consecuencia de la revolución industrial, que no solo amenazan a las clases más desfavorecidas, sino a toda la sociedad, aunque aquéllas se sientan más indefensas cuando eran víctimas de accidentes<sup>14</sup>. Para ello, poco ayudaban los Códigos Civiles de la época<sup>15</sup>, que estaban basados en la idea de la culpa con un alto reproche social y moral hacia la persona que había cometido el hecho dañoso<sup>16</sup>. Existía, por tanto, en este ámbito, una falta de correspondencia entre los problemas y las soluciones aportadas por los ordenamientos jurídicos<sup>17</sup>.

Se dice que la primera Ley que recoge estas transformaciones de la realidad social y económica y consagra la teoría del riesgo, como criterio atributivo de imputación de responsabilidad civil ante actos potencialmente peligrosos, fue la Ley prusiana sobre el transporte ferroviario de 30 de noviembre de 1838<sup>18</sup>, cuyo artículo 25, instauraba la responsabilidad por riesgo de la sociedad ferroviaria, tanto para víctimas transportadas como para terceros que sufrían daños por el ferrocarril. En el mismo sentido, años más

---

<sup>13</sup> Así lo expone VICENTE DOMINGO, E., "El daño"..., en op. cit., pág. 307.

<sup>14</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 223., que señala que "Empezaron a oírse cada vez con más fuerza las voces que exigían indemnizaciones por los daños causados por el «maquinismo», y que reclamaban un nuevo sistema más equitativo y que rompiera con el tradicional basado en la culpa, en el que difícilmente llegaban a prosperar las reclamaciones de daños".

<sup>15</sup> Como señala REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*. Aranzadi, 4ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2008, pág. 255, "es cierto que la práctica totalidad de los Códigos y los sistemas del *Common Law* habían admitido la responsabilidad objetiva en ciertos casos, pero estaban pensados para unos sistemas de producción fundamentalmente agrícolas en el que los riesgos provenían de la actividad ganadera, ruina de edificios, propagación de incendios, etc., que nada tenían que ver con una economía industrial que exigía medidas renovadoras en este campo".

<sup>16</sup> Sostiene REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 251, que "en la imputación de la culpa permanecía todavía latente la idea canónica de que la reparación del daño constituía la penitencia que se ligaba a la conducta negligente, y en la que la función compensatoria no desempeñaba sino un papel meramente complementario".

En el mismo sentido, CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J.L., *Derecho de daños*, Bosch, 2ª edic., Barcelona, 1999, pág. 18, indica que "en el derecho clásico el fundamento del resarcimiento estaba en el pecado y la subsiguiente conexión moral de reparar sus efectos".

<sup>17</sup> Así lo expresa HEBRERO ALVÁREZ, J.I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente...*, op. cit., pág. 12.

<sup>18</sup> Ley citada por REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 255.

tarde, se pronunció la Ley alemana sobre la obligación de indemnizar en los casos de heridos y muertes producidas por las explotación de los ferrocarriles, minas, etc., de 7 de junio de 1871<sup>19</sup>, en la que se prescinde de la culpa como criterio de imputación de responsabilidad para los daños corporales<sup>20</sup>, consagrando la responsabilidad por riesgo, al establecer su art. 1º que, *“si en la explotación de un ferrocarril se causan heridas o la muerte de una persona, la empresa industrial responderá de los daños, salvo que demuestre que el accidente ha sido causado por fuerza mayor o por la propia culpa del muerto o herido”*<sup>21</sup>.

Más tarde, ya bien entrado el Siglo XX, en el año 1942, el Código Civil italiano<sup>22</sup>, introduce la presunción de culpa para las actividades potencialmente peligrosas, lo que suponía una inversión de la carga probatoria para el agente que causa el daño. No se trata de un régimen de responsabilidad cuasi objetiva, como las leyes indicadas en el párrafo anterior; pero, al menos, supone un avance significativo para la época, suponiendo una ruptura con respecto a los Códigos Civiles de los países de nuestro entorno. Era evidente que ya no se pensaba solo en los animales y en las actividades agrarias como generadores de daños, sino, más bien, en los automóviles, las máquinas, talleres, fábricas y otras actividades industriales.

Estos cambios legislativos que recogían la realidad social no son predicables para nuestro país. Nuestro Derecho era totalmente ajeno a estas nuevas realidades y, como analizaremos en el epígrafe siguiente, la jurisprudencia tampoco estaba por la labor. Nuestro Código Civil estaba basado en el principio de “no responsabilidad sin culpa o dolo”, recogido en su artículo 1902, que establece la responsabilidad subjetiva, basada

---

<sup>19</sup> Ley citada por REGLERO CAMPOS, L.F (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 255.

<sup>20</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 255.

<sup>21</sup> Señalan MEDINA ALCOZ, M, MEDINA ALCOZ L, MEDINA CRESPO, M., “El riesgo específico como título atributivo de la responsabilidad civil extracontractual”, en PITA PIÑÓN, C., LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA. (Coords.), *Sobre la reparación del daño* (Ponencias del X Congreso Nacional de la Asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguro), edit. Sepín, Las Rozas (Madrid), 2010, que “se trata de una formulación que, con su doble enunciado sustantivo y probatorio, coincide con la que casi un siglo después recogió el art. 39 de nuestra Ley de uso y circulación de vehículos de motor, siendo la de este precepto más elegante, pero menos precisa al hablar de la “culpa del perjudicado” en lugar de referir a la “culpa de muerto o herido” (víctima)”.

<sup>22</sup> R.D. 16 marzo 1942, n. 262 Approvazione del testo del Codice Civile.

en la culpa del agente causante<sup>23</sup>. Únicamente, los autores españoles se hicieron eco de estas transformaciones y ya en los albores del siglo XX abogaban por las teorías objetivas de responsabilidad civil para actividades que generaban un peligro para los bienes y las personas, criticando que el sistema espiritualista de nuestro Código Civil carecía de flexibilidad suficiente para permitir a los jueces proporcionar las soluciones exigidas por la responsabilidad sin culpa<sup>24</sup>.

Con este panorama, era evidente que en nuestro país las víctimas quedaban totalmente desprotegidas, debido a la necesidad que tenían de imputar el daño sobre la base de la culpa y, sobre todo, por las exigencias de probar dicha culpabilidad. Además, eran la parte más débil del sistema liberal de la época<sup>25</sup>, cuyo fin estaba alejado de esta protección. Se ponía más atención en la rentabilidad de las empresas, que en la seguridad de los trabajadores.

Provocado por los movimientos sociales que poco a poco se iban produciendo, para satisfacer las necesidades más básicas de la clase trabajadora, el único supuesto que quedó fuera de este régimen de las teorías subjetivas de la atribución del daño en nuestro país, fueron los accidentes de trabajo, en los que se instauró un régimen objetivo de responsabilidad mediante la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900, que contempla un régimen de responsabilidad por riesgo, al margen de la culpabilidad de los empresarios, que benefició tanto a empleadores como a trabajadores<sup>26</sup>. Éstos no tenían que demostrar la culpa del empresario en la producción de daño y los

---

<sup>23</sup> MEDINA ALCOZ, M., *La culpa de la víctima en la producción del...*, op. cit., pág. 62, sostiene que la responsabilidad civil por riesgo podía haber sido acogida en los preceptos del CC que la recogen, al igual que lo hizo la jurisprudencia francesa cuando elaboró el concepto de responsabilidad objetiva por el *hecho de cosas*. En este sentido, añade, que “no faltan voces que sostienen la aptitud del artículo 1905 CC para fundamentar la responsabilidad objetiva por los daños causados por cosas peligrosas, al tiempo que otros predicán la mayor idoneidad del artículo 1908 CC, para apoyarla en los casos de daños causados por cosas inanimadas”.

<sup>24</sup> Sobre esta cuestión, vid. MEDINA CRESPO M., “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 46, marzo de 2010, págs. 20 y ss., que hace un estudio de los criterios sostenidos por quienes fueron en España los precursores de la objetividad para actividades de riesgo.

<sup>25</sup> Sobre esta cuestión, señala MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil...*, op. cit., pág. 87, que “la responsabilidad civil que pasó a nuestro Código Civil estaba impregnada de la filosofía liberal de la época, siendo un reflejo más de la doctrina del *laissez faire*”.

<sup>26</sup> El artículo 2 de esta Ley, señalaba: “el patrono es responsable de los accidentes ocurridos a sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión o trabajo que realicen, a menos que el accidente sea debido a fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente”.

empresarios se beneficiaban por cuanto que las indemnizaciones eran limitadas y estaban tasadas<sup>27</sup>.

Estaba claro que la responsabilidad por culpa era inviable en los accidentes de trabajo, no solo por las dificultades probatorias, sino porque la asunción del riesgo derivado del trabajo beneficiaba a los empresarios<sup>28</sup>. Sin embargo, el sistema instaurado en la Ley indicada, para ser eficaz, debió completarse con el aseguramiento obligatorio de esta responsabilidad, a través del Decreto de 8 de noviembre de 1932<sup>29</sup>.

No cabe duda que el uso cada vez más generalizado del automóvil se encuentra en este contexto al que estamos aludiendo. Sería inconcebible una sociedad moderna sin la utilización de este medio de transporte. El automóvil ha servido para el desarrollo que ha experimentado la sociedad, sobre todo, en el último siglo, formando parte de nuestra forma de vivir. La mayoría de los ciudadanos lo utilizamos para nuestra vida particular y profesional, al igual que lo hacen las empresas, las instituciones, las propias administraciones, etc.

Sin embargo, nadie es ajeno a los graves inconvenientes que se derivan de la utilización de este medio de transporte. El principal problema, sin duda, es el elevado número de víctimas que producen los accidentes de circulación. Es incalculable el coste personal que conllevan y cuantioso el económico<sup>30</sup>.

---

<sup>27</sup> Producto de la lucha obrera, años antes, el 9 de abril de 1898, se había publicado la primera Ley francesa de accidentes de trabajo, como consecuencia del aumento de los accidentes de trabajo producidos en la industria y la minería. En esta ley, la víctima solo tenía que probar el accidente, respondiendo el empresario de forma objetiva, independientemente de que tenga o no culpa en el accidente de un empleado suyo, ocasionado con motivo del trabajo.

<sup>28</sup> Señala ROCA TRÍAS E., “El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español”, *Indret*, 4/2009, pág. 3, “las dificultades de prueba en los casos de accidentes laborales en los que el trabajador no tenía armas de defensa frente al empresario, quien en muchas ocasiones, tampoco había causado el accidente en el sentido exigido en las disposiciones de los diversos Códigos civiles”.

<sup>29</sup> Vid. DESDENTADO BONETE, A., “El daño y su valoración en los accidentes de trabajo”, *X Congreso Nacional de Responsabilidad Civil*, celebrado en Gijón los días 12, 13 y 14 de junio de 2008.

<sup>30</sup> Destaca la Circular 10/2011, de la Fiscalía General del Estado “Sobre criterios para la unidad de actuación especializada del Ministerio Fiscal en materia de Seguridad Vial”, que en la 1ª Conferencia Interministerial Mundial, auspiciada por las Naciones Unidas sobre seguridad vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, bajo el lema “Es hora de actuar”, se barajó una cifra anual de víctimas de la circulación de 1.200.000 muertos y 50 millones de heridos, calificada como verdadera pandemia, como catástrofe evitable para nuestro planeta, a diferencia de las provocadas por fuerzas naturales y traducida en un coste de 1.5 del PIB.



Como se sabe, cuando aparecen los primeros automóviles en nuestro país, al igual que ocurría con el resto de máquinas y peligros derivados del desarrollo económico, a los que hemos aludido en los párrafos precedentes, predomina como criterio de imputación la idea de la culpa, recogido en nuestro código civil<sup>31</sup>.

## 1.2 Evolución normativa y jurisprudencial

Al igual que ocurría en otros supuestos de actividades peligrosas, los países europeos más desarrollados fueron más activos que el nuestro ante la aparición de los primeros vehículos, que suponían un riesgo añadido para peatones y vehículos de tracción animal.

La aparición de automóviles y la siniestralidad viaria que ocasionaban, generó preocupación en los gobernantes de principios del siglo XX, que vieron cómo el derecho no daba solución a los problemas que se iban planteando, debido a la proliferación de accidentes causados por máquinas, vehículos, etc. Así fue como, al menos algunos países de nuestro entorno, empezaron a buscar soluciones legislativas.

En este sentido, en Francia se elaboró un Proyecto de Ley<sup>32</sup>, que pretendía añadir el siguiente párrafo al artículo 1386 del Código Civil: *“El propietario de un vehículo automóvil es, en todo caso e independientemente de cualquiera que fuese su culpa personal, responsable del daño ocasionado por su vehículo. Esta responsabilidad no tendrá lugar cuando pruebe la culpa directa y grave a cargo de la víctima”*.

Es llamativo que estas previsiones de principios del siglo pasado tienen que ver en gran medida con la regulación actual. Este proyecto de Ley pretendía objetivar la responsabilidad extracontractual en los accidentes de circulación, con la expresión: *“cualquiera que fuese su culpa personal”*.

---

<sup>31</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, edit. Comares, Granada, 1996, pág.19. Señala este autor que “en el momento en que empezaron a usarse los vehículos a motor y se produjeron los primeros accidentes, la responsabilidad civil de los conductores encontraba su básica regulación en el artículo 1902 CC, salvo que se atribuyera rango criminal al hecho dañoso, pues entonces había de acudir a la regulación punitiva. En el curso inicial, la idea de la responsabilidad civil estaba teñida de un fuerte tinte represivo que se apercibía al aplicarse tanto la regulación de la responsabilidad civil delictual como la de estricto corte aquiliano”.

<sup>32</sup> *Journal officielle*, Cámara de Diputados, Documentación parlamentaria, 1906, núm. 522, pág. 235.

Sin embargo, después de distintos avatares legislativos, en el que destaca la elaboración de un Anteproyecto de Ley especial, en términos similares al indicado, finalmente no llegó a aprobarse ni la adicción de un párrafo al art. 1386 del Código Civil francés ni ninguna Ley específica relativa a la regulación de la responsabilidad civil en los accidentes de circulación.

Algo similar ocurrió en Italia, en los trabajos preparatorios de una Ley de 30 de junio de 1912, en los que se pretendía dar un tratamiento especial a los accidentes ocasionados por vehículos a motor. Finalmente, al igual que ocurrió en Francia, no cuajaron estas iniciativas, por cuanto que había voces que entendían que no se podía dar un tratamiento especial a los automovilistas, abandonando el tradicional criterio de la culpa establecidos en sus Códigos Civiles.

No obstante, estos intentos legislativos, al menos, sirvieron para que estos debates calaran en la sociedad y, fundamentalmente, en la jurisprudencia francesa e italiana, que poco a poco fueron acogiendo las teorías objetivadoras de la responsabilidad civil automovilística.

Esta falta de regulación a la que aludimos, pudo estar motivada porque, pese a la aparición de los primeros vehículos, en los primeros años del siglo pasado, todavía no constituían un verdadero problema social. Sin embargo, poco a poco, los vehículos fueron aumentando y también los accidentes de circulación. De esta forma, a partir de los años veinte, la jurisprudencia francesa se hizo eco de este problema y fue introduciendo cambios interpretativos al artículo 1384 del Código Civil, acogiendo el concepto de responsabilidad objetiva por el *hecho de cosas*<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> Sobre este tema, vid. PEIRANO FACIO, J., *Responsabilidad extracontractual*, edit. Temis, S.A., Bogotá, 2004, pág. 151. Este autor, refiriéndose a Jossérand, señala que “el aspecto revolucionario de la citada Jossérand, radica, en que, según ella, siempre que en la producción de un daño interviene alguna cosa (que no sea un animal o un inmueble) estaremos frente a la aplicación del artículo 1384 del CC francés, y por ende, el damnificado no se verá obligado a probar la culpa del ofensor para obtener la correspondiente indemnización. En este caso salimos fuera del artículo 1382 del CC francés; nos encontramos, en cambio, en presencia de la responsabilidad que incumbe al guardián de una cosa, cuya responsabilidad se establece por el solo hecho de que la víctima pruebe la relación de causa a efecto entre el hecho de esa cosa y el daño que en virtud de ella ha sufrido”.

El Tribunal Supremo francés, se basó en la cláusula general del art. 1384 CC, que establecía: “*Se debe responder no solo por el perjuicio que se cause por un hecho propio, sino también del que se causó por el de las personas de quien se debe responder, o de las cosas que están al cuidado de cada uno*”, desarrollada en los arts. 1385 y 1386, relativos a la responsabilidad civil por daños causados por edificios y animales, indistintamente, para trasladar a otros supuestos esta responsabilidad objetiva por el *hecho de cosas*, abandonando en estos casos los criterios de imputación por culpa<sup>34</sup>.

De este modo, la doctrina por la cual el propietario del vehículo era responsable por el *hecho del hombre*, fue sustituida por aquella otra según la cual se le hacía responsable por el *hecho de las cosas* que tenía bajo su guarda, a menos que se estableciera que el hecho se debió a caso fortuito o fuerza mayor o una causa extraña<sup>35</sup>. Esta interpretación permitía aplicar criterios objetivos de responsabilidad civil a los hechos de la circulación de vehículos a motor<sup>36</sup>. Esta doctrina fue expuesta en dos importantes sentencias de las Cámaras Reunidas de la Corte de Casación de 13 febrero 1930 y 2 diciembre 1941<sup>37</sup>, en las que se declaraba que la responsabilidad civil del “guardián” de una cosa inanimada se sustentaba sobre una presunción de culpa, pudiéndose destruir por la prueba de la fuerza mayor, caso fortuito o toda causa extraña, comprendiendo la culpa de la víctima.

En la sentencia de 13 de febrero de 1930, se analizaba el atropello de un automóvil que causó la muerte de la niña Line Jand’heur. En primera instancia se condenó al conductor

---

<sup>34</sup> Vid sobre esta cuestión, MEDINA ALCOZ, M., *La culpa de la víctima en la producción del daño...*, op. cit., pág. 62, que añade nuestro CC no preveía una cláusula general como la establecida en el art. 1384 CC francés, sino a través de especificaciones concretas de responsabilidad a cargo del poseedor de animales a de determinados bienes. Añade la autora citada que este dato no debería haber supuesto un grave obstáculo para su admisión, pues los animales eran las cosas peligrosas por excelencia en el siglo XIX.

<sup>35</sup> Cfr. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad...*, op. cit., pág. 227.

<sup>36</sup> Considera PEÑA LÓPEZ, F., *La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*, Comares, Granada, 2002, pág. 87, que “el principal inconveniente de esta tesis es la dificultad de establecer una diferencia clara entre lo que es un “hecho propio” y un “hecho de las cosas”, concretamente en los supuestos en que éstas están siendo accionadas por el hombre”. Añade, que “tanto la doctrina como la jurisprudencia partidarias de esta teoría interpretaron ampliamente la expresión hechos de las cosas, aplicando el art. 1384 prácticamente en todos los supuestos en los que un artefacto móvil accionado por el hombre había provocado el daño”.

<sup>37</sup> Sentencias citadas por REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad...*, op. cit., pág. 226.

del vehículo, confirmándose tal condena por las Cámaras Reunidas, que indicaron los siguiente: *“La presunción establecida en el primer párrafo del art. 1384 CC respecto al que tiene bajo su guarda la cosa inanimada que ha causado el daño, no puede ser destruida mas que por la prueba del caso fortuito, la fuerza mayor o la de una causa extraña que no le sea imputable, sin que baste al guardián para liberarse de responsabilidad, probar que no ha cometido ninguna falta o que la causa del daño aparece desconocida. No se distingue entre que la cosa causante del daño esté o no accionada por la mano del hombre y no es necesario que tenga un vicio inherente a su naturaleza. El artículo 1384 proyecta su responsabilidad al guarda no a la cosa”*

A partir de esta trascendental decisión, la expresa relegación de la cosa, persiste en las resoluciones de la jurisprudencia francesa hasta épocas muy recientes<sup>38</sup>.

También en Inglaterra se hicieron eco de la responsabilidad por riesgo a finales del siglo XIX. Fue el caso conocido como *Rylands versus Fletcher*<sup>39</sup>, el que por primera vez hizo referencia a la responsabilidad sin culpa. Rylands, que era propietario de un molino, construyó un depósito de agua para su explotación, debiendo realizar para ello una excavación. En la misma, encontraron cinco viejos ramales verticales, a los que no dieron importancia ni los contratistas ni el propietario del molino.

Una vez terminada la obra, estando el depósito lleno de agua, como consecuencia del hundimiento de uno de los ramales verticales que había debajo del mismo, provocó su rotura, inundándose una de las galerías que llegaban a la mina del Sr. Fletcher, que fue destruida totalmente.

Ante la demanda de Fletcher contra Rylands, por los daños causados en su mina, el Court of Exchequer, la desestimó, alegando que no existía culpa alguna por parte del demandado, por cuanto que no era consciente de que los ramales verticales hallados debajo de la construcción del depósito, iban a parar a la mina del actor. Los daños, en definitiva, no eran previsibles.

---

<sup>38</sup> Así lo indica, HEREDERO, J. L. *“La responsabilidad sin culpa”*, Ediciones Nauta, S.A., Barcelona, 1964, pág. 64.

<sup>39</sup> Cfr. Díez Pícazo L., *Derecho de daños*, edit. Cívitas, Madrid, 1999, pág. 114.

La demanda fue recurrida por Fletcher, planteándose el tribunal superior hasta qué punto debía de llegar el deber de cuidado del demandado.

La Cámara de Exchequer, después de la argumentación del Juez Blackburn, revocó la sentencia de instancia, indicando lo siguiente: *“la persona que para sus propios fines lleva a su propiedad, recoge y mantiene allí, cualquier cosas susceptible de causar daños si escapase, debe mantenerla, y si no lo hace será responsable prima facie de cualquier daño que se consecuencia natural de la huida. Pero podrá liberarse probando que la huida fue debida a la culpa de la víctima, fuerza mayor o acto de Dios; pero como en este caso no existe nada semejante es innecesario inquirir sobre la excusa”*.

La Cámara de los Lores, ante el recurso del demandado condenado, confirmó la sentencia de la Cámara de Exchequer. No obstante, el Lord Caens, introdujo cierta flexibilidad a las tesis del Juez Blackbourn, al restringir la regla solo a los casos en que las circunstancias demostraran que el demandado ha hecho un uso no natural de la tierra<sup>40</sup>.

No obstante, la doctrina de esta sentencia no se generalizó a todas las actividades peligrosas, aplicándose de forma restrictiva solo a la intromisión y conservación la propiedad.

Otros países de nuestro entorno fueron poco a poco adaptando su legislación a la nueva situación producida por los accidentes de circulación, buscando soluciones objetivas para resolver este tipo de accidentes<sup>41</sup>. Sin embargo, en nuestro país, no fue hasta el año 1962, con la promulgación de la LUCVM, cuando se reguló por primera vez la responsabilidad objetiva del conductor de vehículos a motor.

---

<sup>40</sup> Así lo manifiesta, DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daños*, Madrid, Cívitas, 1999, pág. 114.

<sup>41</sup> Vid. MEDINA ALCOZ, M, MEDINA ALCOZ L, MEDINA CRESPO, M., “El riesgo específico como título atributivo de la responsabilidad civil extracontractual...”, op. cit., pág. 52. Sostiene los autores que “la responsabilidad civil automovilística fue regulada con un carácter objetivo, sucesivamente, en Dinamarca (1903), Ontario –Canadá- (1906), Australia (1908), Alemania (1909), Italia (1912), Noruega (1912), Suecia (1916), Finlandia (1925) y Suiza (1932)”.

La jurisprudencia española, a diferencia de lo que ocurría en otros países, no fue capaz de abandonar el criterio culpabilístico, para resolver los asuntos en los que ejercían actividades de riesgo, que ponían en peligro a personas y bienes. No se aprovechó, como hizo la jurisprudencia francesa, los preceptos del Código Civil, como los artículos 1905 o 1908, que establecen la responsabilidad objetiva por la posesión de animales (objetos peligrosos en el siglo XIX), o por la propiedad de cosas inanimadas, respectivamente, para aplicarlos a los accidentes de circulación.

En nuestro país, no fue hasta la segunda mitad del Siglo XX, y en concreto, en los años setenta y ochenta cuando el Tribunal Supremo hizo una interpretación expansiva<sup>42</sup> de las reglas de responsabilidad extracontractual contenidas en el Código Civil, para acercarse a la llamada por el propio Tribunal Supremo “teoría del riesgo”, que trataba de dar solución a las actividades peligrosas que no tenían una regulación especial, mediante mecanismos como la inversión de la carga de la prueba o la flexibilización de los estándares de diligencia del agente causante del daño<sup>43</sup>.

En la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 2 de enero de 1914 (Ponente: Sr. González Tamayo)<sup>44</sup>, el letrado de la víctima fallecida pretendió precisamente la aplicación al caso del art. 1905 del CC. Se trataba de un atropello en Madrid a una sirvienta que se dirigía al río Manzanares a lavar la ropa de los señores a los que servía. Los padres de la víctima demandaron al propietario del vehículo, siendo desestimadas sus pretensiones en primera y en segunda instancia, al establecerse que el accidente se había producido por caso fortuito, puesto que el conductor del vehículo, que había

---

<sup>42</sup> Expresión utilizada por PEÑA LÓPEZ F., “El alcance del principio de Los riesgos generales de la vida como criterio de exclusión de responsabilidad civil”, en HERRADOR GUARDIA M. (Coord.), *Derecho de daños*, Sepín, Las Rozas, Madrid, 2011, pág. 153.

<sup>43</sup> Señala DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 109, que “la llamada doctrina del riesgo se formula estableciendo que toda actividad que crea para los demás un riesgo especial, hace al autor de tal actividad responsable del daño que dentro de ese marco de riesgo se pueda causar, sin que haya que buscar que ha existido o no culpa por su parte. Se justifica con una elemental idea de justicia: con su actividad una persona se procura un beneficio es justo que repare los daños que causa”.

En términos similares, DÍEZ BALLESTEROS J.A. “La asunción del riesgo por la víctima en la responsabilidad civil extracontractual (Un estudio jurisprudencial)”, *Actualidad Civil*, Editorial LA LEY Sección Doctrina, 2000, Ref. LVI, pág. 1343, tomo 4, precisa que “nuestro sistema de responsabilidad civil extracontractual, aunque tiene como base la regulación de los arts. 1902 y ss. del CC, fundamentados en la culpa del agente causante del daño, se ha visto afectado profundamente por una progresiva evolución de origen jurisprudencial, tendente a la objetivación, mediante la llamada responsabilidad por riesgo”.

<sup>44</sup> Sentencia citada por MEDINA ALCOZ, M, MEDINA ALCOZ L, MEDINA CRESPO, M., “El riesgo específico como título atributivo de la responsabilidad civil extracontractual...”, op. cit., pág. 53.

tocado la bocina, no pudo detenerlo (Parece que el hecho de haber accionado la bocina era motivo suficiente para liberarle de cualquier culpa o negligencia).

El abogado de la víctima, en el recurso de casación, pretendió la aplicación del artículo 1905 CC, argumentando que si el propietario de un caballo es responsable de los daños que éste produzca, en base a este artículo, de igual modo, por analogía, debería responder el propietario de un automóvil, por tratarse de un vehículo de una potencia equivalente a 40 caballos. El alto tribunal, desestimó el recurso de casación, porque no es admisible en derecho confundir ni establecer analogías entre la responsabilidad que contrae el dueño por las acciones de sus dependientes y la que alcanza al propietario de un animal por los daños que cause al quedar sustraído a su control.

Desde luego, no podemos decir, como algún autor ha dicho<sup>45</sup>, que la argumentación del recurso de casación del letrado de los padres de la víctima fallecida hiciera gala a una “total y absoluta carencia de técnica jurídica”, sino más bien al contrario. Pensamos que el abogado era un adelantado a su época, puesto que estas ideas fueron la base de la regulación posterior del Seguro Obligatorio del Automóvil (en adelante, SOA) por parte de la Ley de 1962 y, como hemos visto, fueron los argumentos esgrimidos por la jurisprudencia francesa para dar encaje a la responsabilidad automovilística, en base a los preceptos de su código decimonónico, mediante la doctrina que acogía teorías objetivadoras de la responsabilidad civil por el *hecho de las cosas*.

En estos inicios del siglo XX era clara la posición de la jurisprudencia respecto a los daños ocasionados por máquinas, actividades peligrosas o, en lo que nos atañe, vehículos a motor, en el sentido de exigir al actor la prueba de la culpa del agente causante del daño. En este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo, de 9 de abril de 1896, señalaba que era preciso “*demostrar por el actor que se han ocasionado por un acto u omisión imputable al persona de quien se exige y en el que haya intervenido culpa o negligencia por parte de la misma o de sus dependientes*”.

---

<sup>45</sup> Vid. MEDINA ALCOZ, M, MEDINA ALCOZ L, MEDINA CRESPO, M., “El riesgo específico como título atributivo de la responsabilidad civil extracontractual...”, op. cit., pág. 53, refiriéndose a Ángel Martínez Sarrión, que había comentado esta resolución en ese sentido.

Años más tarde, las sentencias del Tribunal Supremo de 15 de febrero de 1924 o la de 29 de diciembre de 1939 exigían la justificación cumplimentada de la culpa del demandado para imputarle la responsabilidad<sup>46</sup>. En ésta última sentencia, el tribunal de instancia concedió una indemnización a la víctima de un accidente de tráfico. Sin embargo, el TS, casó la sentencia recurrida, porque no se había probado la culpa de conductor, ya que ésta se debía a declaraciones testificales en el sumario, que no fueron ratificadas en el pleito civil, sino aportadas por una certificación.

Reflejo de esta situación, la sentencia del Tribunal Supremo de 25 de febrero de 1936 (Ponente Sr. Castán Tobeñas), señaló que quien ejercita la acción civil extracontractual ha de empezar por demostrar inexcusablemente la existencia de la falta que sirva de fundamento esencial a la pretensión deducida. Del mismo modo, la sentencia del Tribunal Supremo, de 18 de septiembre de 1937, declaró que la culpa no se presume y debe probarse, sin perjuicio de que la prueba se alcance por las presunciones de hecho del art. 1253 CC. En este caso, se trataba del atropello a un peatón que pretendía cruzar una calle, sin advertir el sonido del claxon del conductor del vehículo que le atropelló. En este asunto, al igual que el analizado en la sentencia del TS de 2 de enero de 1914, el toque de la bocina por parte del conductor le exoneraba de responsabilidad, declarando la culpa exclusiva de la víctima.

Obviamente, la jurisprudencia española, pese a las corrientes que venían de otros países, y las voces cada vez más insistentes de algunos autores españoles<sup>47</sup>, que abogaban por la aplicación de la responsabilidad objetiva a los accidentes de circulación o, al menos, la presunción de culpabilidad del conductor de un automóvil que ocasiona un accidente de circulación, no se adaptaba a los nuevos tiempos, que veían cómo iban aumentando los accidentes de circulación, ni a la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas las normas, en virtud de lo establecido en el art. 3 del CC.

---

<sup>46</sup> Vid. DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 119.

<sup>47</sup> En este sentido, señala MEDINA CRESPO M., “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 46, marzo de 2010, pág. 25 que “el abogado Antonio Pedrol Rius, influenciado por la doctrina francesa, afirmaba que la utilización de peligrosos artefactos mecánicos había llevado a la elaboración de la teoría del riesgo, produciendo un verdadero trastorno sísmico en las doctrinas clásicas. Sostenía este abogado que se tenía que presumir la culpa del conductor del vehículo que causa daños en accidentes, mediante el mecanismo de inversión de la carga de la prueba, que lleva a decretar su responsabilidad si deja de acreditar su inocencia”.



No obstante, hubo alguna sentencia del Tribunal Supremo en estos primeros años del siglo XX, en la que se puede decir que no se veía con malos ojos la responsabilidad objetiva<sup>48</sup>. Así, la Sala 1ª del TS, hace alusión a la misma, pero sin consecuencia alguna en el fallo. Es la STS de 31 de octubre de 1931, en la que se afirma que: *“los antes señalados preceptos legales sobre responsabilidad civil extracontractual excluyen por el momento la posibilidad de que este tribunal pueda rectamente interpretarlos de otra suerte, con ánimo de que en ellos tuvieran cabida con todas sus consecuencias jurídicas las modernas teorías sobre responsabilidad civil sin culpa de quien crea o asume un riesgo (...) doctrinas que has de repercutir además probablemente en el indicado problema, trastocando quizá en esta materia el secular principio procesal por todos acatado en cuanto a quien incumbe la obligación de la prueba”*<sup>49</sup>.

### **1.3 La Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943 (RJ 1943\856)**

Por lo dicho en el apartado anterior, parecía inevitable que en nuestro país se cambiase la tendencia de imputación culpable para resolver los problemas de toda índole que planteaban los accidentes de circulación. Era evidente que este cambio no iba a venir de legislador, por lo que debía ser la jurisprudencia la que debía adoptar soluciones distintas a las que había empleado para resolver esta situación.

Nos situamos en el año 1943, en el que, como hemos indicado, algunos autores españoles habían mostrado su malestar por las soluciones dadas por la jurisprudencia a los accidentes de circulación<sup>50</sup>. Además, muchos países de nuestro entorno ya habían legislado al respecto y, un año antes, se acababa de aprobar el Código Civil italiano, en 1942, que recogía la presunción de culpa del conductor de un vehículo que ocasiona un accidente. El CC italiano optó por una solución intermedia entre la imputación objetiva

---

<sup>48</sup> Así lo indica CAVANILLAS MÚGICA, S., *La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia*. Edit. Aranzadi, Pamplona, 1987, pág. 21, añadiendo que “la predisposición favorable hacia la responsabilidad objetiva y dificultad interpretativa han de ser dos constantes en la evolución de la doctrina jurisprudencial”.

<sup>49</sup> En el mismo sentido, pueden verse las SSTS (Sala 1ª) de 29 de febrero de 1936 y 16 de marzo de 1936. Ésta última señala que las modernas teorías de la responsabilidad objetiva, “Aún siendo merecedoras de todo respeto, no han tenido aún carta de naturaleza en nuestro Ordenamiento jurídico, que mantiene el principio de la culpa como regla general”.

<sup>50</sup> Vid. notas 44 y 46.

o *cuasi objetiva* para actividades de riesgo, como hicieron algunos países, y las previsiones basadas en la culpa de los Códigos Civiles decimonónicos. Tal solución fue la de la presunción de culpa del agente dañoso, con inversión de la carga de la prueba exigida<sup>51</sup>. La misma solución que años después acogió nuestra jurisprudencia para aplicarla a las actividades generadoras de riesgo que no tienen regulación específica.

Tal vez influenciada por el CC italiano, la Sala 1ª del TS dictó una importante sentencia el 10 de julio de 1943<sup>52</sup>, aunque quizá no tuvo la trascendencia que en su momento se pensó<sup>53</sup>. Es posible, aunque resulte paradójico, que tampoco se pensara que fuera una sentencia tan importante, al menos, a nivel doctrinal<sup>54</sup>.

El caso analizado en esta sentencia tiene que ver con el atropello a un ciclista por parte de un automóvil en un cruce de calles, en el que el conductor del vehículo no respetó la señal de ceda el paso. La sentencia de instancia, absolvió al conductor porque había accionado las señales acústicas para avisar de su presencia, aunque no había cedido el paso. Además, había escasa visibilidad por una curva y una pendiente en la calzada, lo que dio lugar a que se calificase el hecho como “desgraciado e inevitable”.

El Tribunal Supremo admitió el recurso de casación de la víctima, argumentando la doctrina de la presunción de culpabilidad, mediante la inversión de la carga de la prueba del conductor del vehículo en aquellos supuestos: “*en que resulte evidente un hecho que por sí solo determine probabilidad de culpa, en cuyo caso, puede presumirse ésta y*

---

<sup>51</sup> El artículo 2054 del CC italiano establecía la presunción de culpa del conductor de un vehículo a motor que causa daños. Por su parte, el art. 2050, que llevaba por título: “Responsabilidad por el ejercicio de actividades peligrosas”, decía: “quien cause daños a otros en el desarrollo de una actividad peligrosa, por su naturaleza o por la naturaleza de los medios utilizados, está obligado al resarcimiento si no prueba que adoptó todas las medidas idóneas para prevenir el daño”.

<sup>52</sup> Sobre esta sentencia, señala HEREDERO J. L. *La responsabilidad sin culpa...*, op. cit., pág. 88, que “cuando se dicta esta resolución de 10 de julio de 1943, está todavía muy lejos una declaración jurisprudencial que contemple un hecho como culpable a pesar de su licitud. Hasta que esta afirmación no llegue a contenerse en la jurisprudencia, su progresión hacia el deber absoluto de cuidado no tendrá verdadera consistencia”.

<sup>53</sup> Vid. CAVANILLAS MÚGICA S., *La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia...*, op. cit., pág. 23. Opina, refiriéndose a esta sentencia, “que la sobrevalorada sentencia de 10 de julio de 1943 solo aplica, con absoluta neutralidad en cuanto al tema jurídico de fondo, una presunción judicial”.

<sup>54</sup> Muchos autores citan esta sentencia como precursora en nuestro país de la doctrina de la inversión de la carga de la prueba. Así, vid. LACRUZ BERDEJO J.L., *Elementos de Derecho Civil*. t. II. *Derecho de Obligaciones*. Vol. 1º, *parte General. Teoría General del Contrato*. Dykinson, Madrid. 1999, pág. 452 y CAVANILLAS MÚGICA, S., *La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia...*, op. cit., pág. 66.

*cargar al autor del atropello la obligación de desvirtuar la presunción*”. Añade la sentencia que el hecho de que la víctima no disminuyese su velocidad o circulase por el centro de la calle, no operaba “*no ya para excluir la responsabilidad del chófer, sino ni siquiera para aminorarla*”.

La doctrina de esta sentencia es la siguiente: “*Si bien el criterio de la responsabilidad objetiva, en los atropellos causado por automóviles, no está consagrado en nuestras leyes, esto no excluye que en los casos en que resulte evidente un hecho que, por sí solo determine probabilidad de culpa, puede presumirse ésta y cargar al autor del atropello la obligación de desvirtuar la presunción*”.

Lo verdaderamente curioso de esta sentencia es que queda probado que el conductor del vehículo infringe determinados preceptos del Código de la Circulación, que le hacen responsable del accidente. Por lo tanto, la referencia a la presunción de culpa y a la inversión de la carga probatoria, no deja de ser un *obiter dictum*<sup>55</sup> y, en consecuencia, no se puede decir que constituya lo señalado en esta resolución verdadera doctrina jurisprudencial.

En todo caso, esta sentencia fue citada por muchos autores como precursora de un cambio de tendencia en la jurisprudencia del TS<sup>56</sup>, que parecía acoger definitivamente la llamada doctrina del riesgo, mediante la presunción culposa del agente dañoso, con la consiguiente inversión de la carga probatoria. Parecía que el alto tribunal, por fin, se había hecho eco de lo que estaba ocurriendo en los países de nuestro entorno en el plano legislativo o en la doctrina que emanaba de su jurisprudencia<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> Así lo indica, MEDINA CRESPO M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*. Comares. Granada 1996, págs. 35 y 39, al señalar que se trataba de un caso directamente de culpa probada

<sup>56</sup> El propio Tribunal Supremo, en la actualidad, la sigue citando como precursora de este cambio. En la STS (Sala 1ª), de 19 de mayo de 2011 (RJ 2011\4517), si dice, en su fundamento de derecho primero: “La doctrina jurisprudencial interpretativa del art. 1902 del Código Civil en orden a que el principio de la responsabilidad exige que el hecho sea reprochado culpabilísticamente al responsable del mismo, y si bien es cierto que la Jurisprudencia ha ido evolucionando desde la conocida sentencia de 10 julio 1943, en el sentido de objetivizar la responsabilidad extracontractual, no lo es menos que ese desarrollo se ha hecho moderadamente, recomendando una inversión de la carga de la prueba o manteniendo el rigor de la diligencia requerida según las diligencias del caso”.

<sup>57</sup> Vid. DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, 2012. En la pág. 144, al referirse a esta sentencia, señala que “el giro jurisprudencial que avala la inversión de la carga de la prueba lo dio la sentencia de 10 de julio de 1943, confirmada en sentencias posteriores y consagrada definitivamente en la de 30 de junio de 1959”.

Se puede decir que esta sentencia sentó las bases de los criterios que deben utilizarse para determinar la responsabilidad por riesgo, que siguen vigentes en la actualidad: i) la presunción de culpabilidad del causante del daño, el cuál debe probar que actuó con toda la diligencia debida para evitar el daño; ii) la inversión de la carga de la prueba, mecanismo que nos lleva a que la víctima de un daño solo deber probar éste, y es el causante el que debe probar que, además de actuar diligentemente, el daño fue debido a la culpa de la víctima, la fuerza mayor o el hecho de un tercero; y iii) el incremento de diligencia exigible al causante del daño, debido a la actividad de riesgo que ejerce, que da lugar a un plus de exigencia para evitar el resultado dañoso, en virtud de lo establecido en el art. 1104 CC<sup>58</sup>.

#### **1.4 La Jurisprudencia posterior**

Sin embargo, esta sentencia que, efectivamente, fue novedosa en nuestro país, no tuvo un acogimiento posterior por parte de la jurisprudencia del propio TS<sup>59</sup>, siendo escasos los pronunciamientos judiciales que acogieron la tesis expuesta en la misma. De esta manera, tuvo escasa repercusión en el ámbito circulatorio, en el que solo se admitió la responsabilidad objetiva, casi a regañadientes, como luego veremos, a partir de la Ley de 1962, y también tuvo apenas incidencia en los demás ámbitos peligrosos generadores de riesgos que, como hemos indicado, no fue hasta la década de los setenta, cuando la jurisprudencia, de forma más decidida, se inclinó por la aplicación del criterio de presunción de culpa para este tipo de actividades<sup>60</sup>.

---

<sup>58</sup> En términos similares lo entiende MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causa*. Edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2009, págs.47 y 48.

<sup>59</sup> Es curioso que el TS, recientemente, ha indicado que desde la sentencia de 19 de julio de 1943, se viene exigiendo la inversión de la carga de la prueba para determinadas actividades peligrosas. Así lo pone de manifiesto en la STS (Sala 1ª), de 29 de febrero de 2012 (RJ 2012\4994): “Fijados los presupuestos básicos del artículo 1902 del Código Civil, debe analizarse cómo actúa la carga de la prueba y en este sentido debe apuntarse que pese a que ya desde la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943, se estableció para estos supuestos el principio de inversión de la carga de la prueba que anteriormente recogía el hoy derogado artículo 1214 del mismo texto legal y que actualmente postula el artículo 217, de la LEC, que implica para la parte demandante su deber de probar únicamente el daño y la relación causal, siendo responsabilidad probatoria de la parte demandada acreditar su diligente actuar”.

<sup>60</sup> Sobre esta cuestión, MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia...*, op. cit., pág. 49, considera que, si bien la jurisprudencia con el propósito de una búsqueda de mecanismos más justos inició la objetivización de la responsabilidad en aras a una mejor protección de las víctimas de los accidentes de circulación, no fue hasta la década de los ochenta cuando hizo recaer la responsabilidad en el factor “riesgo”.

En este sentido, se ha dicho que, al no constituir la fundamentación de esta sentencia *ratio decidendi*, por cuanto fue un supuesto de culpa probada, la sentencia tuvo escasa repercusión y no fue seguida por la jurisprudencia posterior del Tribunal Supremo<sup>61</sup>, que siguió persistiendo en la exigencia al demandante de la prueba de la culpa del causante de los daños<sup>62</sup>.

En cualquier caso, a partir de la década de los cincuenta, empezaron a dictarse sentencias que, si bien no objetivaban la responsabilidad en actividades peligrosas, al menos suavizaban los requisitos exigibles, acentuando el grado de diligencia que debía atribuirse al agente dañoso<sup>63</sup>, como la STS (Sala 1ª), de 25 de marzo de 1954 (RJ 1954, 1001)<sup>64</sup>, que utilizó un argumento que fue después muy repetido por los tribunales para declarar la responsabilidad en estos supuestos de riesgo e incluso en otros, en los que no se trataba de estas actividades, para condenar, por ejemplo, a empresarios: “*cuando las garantías adoptadas conforme a las disposiciones legales para prever y evitar los daños previsibles y evitables no han ofrecido resultado positivo, revela ello la insuficiencia de las mismas y que faltaba algo por prevenir, no hallándose completa la diligencia*”.

En sentido similar, se pronuncia la STS (Sala 1ª), de 2 de marzo de 1956. Se trataba de un fuego producido en una finca por la propagación del mismo de una finca contigua, originado por la escoria arrojada por la máquina de un ferrocarril. La empresa

---

<sup>61</sup> Cfr. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 24. Sostiene que el sistema estaba montado sobre la presunción de inocencia del agente dañoso y ésta había de ser enervada por el sujeto paciente que pretendiera reclamar la congrua indemnización por el perjuicio sufrido.

<sup>62</sup> Vid. Díez Pícazo, L., *Estudios sobre la jurisprudencia civil*, vol. 1º, 2ª edición, Tecnos, Madrid, 1973, pág. 270.

<sup>63</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 227 que “el Tribunal Supremo halló un apoyo normativo de esta doctrina en el art. 1104 CC, que, aun siendo aplicado por la jurisprudencia anterior en algunas ocasiones a la responsabilidad extracontractual, se le confirió a partir de entonces una nueva dimensión. Se exigía no ya sólo la diligencia simple, sino la que se deriva de la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. Se consagró de esta forma una doctrina según la cual la concurrencia del resultado dañoso era bastante para patentizar la falta de la diligencia debida; lo que equivalía a una presunción iuris et de iure de la culpabilidad del dañante. La sola producción del daño acredita que aquél se comportó de forma culpable”.

Sobre esta temática, señala Díez Pícazo L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 120, que hay, si se quiere, una línea de acentuación del criterio de diligencia exigible, pero nada más.

<sup>64</sup> En el mismo sentido, vid. SSTs (Sala 1ª) de 23 de diciembre de 1952 y 24 de marzo de 1954.

demandada recurrió en casación, alegando que había previsto la posibilidad del fuego en aquella zona y para ello había organizado un servicio de vigilancia, pero, a pesar de ello y del cumplimiento de las medidas reglamentarias, no pudo evitar el mismo, por tratarse de un supuesto de caso fortuito. En definitiva, pretendía su absolución, por haber llevado a cabo todas las medidas puestas a su alcance para haber evitado el suceso. El TS, desestimó su recurso de casación y mantuvo la condena de la empresa, con el siguiente razonamiento: *“Esa cuestión la tiene reiteradamente resuelta la jurisprudencia, no en una sentencia aislado, sino en las de 29 de julio de 1932, 13 de febrero de 1938, 23 de diciembre de 1952 y en las que en ésta se citan, al declarar que no puede exonerar la responsabilidad del causante de un daño al haber cumplido formulariamente todos los requisitos reglamentarios a que viene obligado cuando la realidad se impone demostrando que las medidas adoptadas no dieron resultado...”*<sup>65</sup>.

Precisamente, en la sentencia citada en la resolución anterior, la de 23 de diciembre de 1952 (RJ 1952, 2673), el Tribunal Supremo, para condenar a la entidad demandada, hace referencia al requisito de la antijuridicidad, para flexibilizar su exigencia, resolviendo el problema de si una acción u omisión debía de quebrar una norma legal específica<sup>66</sup>, con el siguiente tenor: *“esa teoría de que solo puede estimarse como ilícito para caracterizar la culpa, el acto u omisión contrario a una disposición legal, es completamente errónea, nacida de confundir el elemento objetivo y externo de la violación de una ley con el subjetivo y personal del agente de haber obrado con descuido o negligencia de evitar un mal, que es el esencial en el concepto de culpa extracontractual o aquiliana desde su origen en Derecho Romano, el que no se atendía a que violase o no una disposición legal positiva, sino que la relacionaba con la diligencia de un buen padre de familia o de una persona más o menos precavida según los grados que admitía, pero siempre en atención a ese elemento interno y personal en relación con las circunstancias que cada caso requería, con lo que se violaría no un derecho positivo, sino un derecho abstracto, como la vida o la propiedad...”*.

---

<sup>65</sup> Sobre esta sentencia, razona HEREDERO, J. L. *La responsabilidad sin culpa...*, op. cit., pág. 124, que “ante el hecho objetivo del daño cede el hecho subjetivo de cuidado prudente y razonable. La causalidad externa relega a la causalidad interna, apareciendo así, en el trasfondo de esta idea, una flexible preponderancia de la primera relación sobre la segunda”.

<sup>66</sup> Vid. CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ, J. L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 61.

En otros casos, a este argumento de la insuficiencia del empleo de los medios al alcance del agente dañoso, para liberarse de responder, algunas sentencias también se refieren al principio *pro damnato*, que en estos años empieza a utilizar la jurisprudencia para indemnizar a las víctimas de actividades peligrosas. Es el caso resuelto en la STS (Sala 1ª), de 24 de marzo de 1953, que señala que al empresario no solo debe exigírsele una vigorosa prueba de la diligencia desplegada en cada caso concreto para desvirtuar la presunción de culpabilidad, sin que a tal fin sea eficaz el mero cumplimiento formulario de preceptos reglamentarios que tienden a prevenir los siniestros, sino que es preciso insistir por razones de convivencia social que imponen la rigurosa aplicación del principio *neminem laedere*.

En todo caso, podríamos decir que la doctrina de la inversión de la carga de la prueba, pese a las sentencias aludidas en las que realmente lo que se hace es acentuar el grado de diligencia exigible, no se consagra definitivamente hasta la STS (Sala 1ª) de 30 de junio de 1959<sup>67</sup>. Los hechos que dan lugar a esta sentencia se refieren a la explosión, seguida de un incendio, de una película almacenada en los locales de unos laboratorios cinematográficos, que se propagó a la vivienda contigua. Las sentencias de instancias, siguiendo con los criterios clásicos de de la culpa, no apreciaron responsabilidad alguna de la sociedad demandada, al no quedar acreditado el motivo que dio lugar al incendio. El TS estimó el recurso de casación de la actora recurrente y otorgó la indemnización reclamada, argumentando, que: *“si bien es cierto que en nuestra legislación no está admitido el sistema objetivista para determinar la responsabilidad de los daños sufridos por un tercero, derivados de los actos, más o menos lícitos del actor, no lo es menos que el sistema subjetivista viene evolucionando en la doctrina y la jurisprudencia, mediante unas veces, invirtiendo la carga de la prueba para obligar al autor de los daños a acreditar que obró en el ejercicio de los actos lícitos con toda la prudencia y la diligencia precisas para evitarlo, por entender que no sólo lo contrario a la Ley es ilícito, sino que deben ir acompañados de la diligencia, elementos esenciales de exoneración de responsabilidad”*<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Se refiere a esta sentencia, MEDINA ALCOZ, M., *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual...*, op. cit., pág. 85, citando a LACRUZ BERDEJO.

<sup>68</sup> Sostiene SANTOS BRIZ, J., *La responsabilidad civil. Derecho sustantivo y procesal*. Montecorvo, S.A., 6ª edic., Madrid, 1991. pág. 544 y 545, que “el TS mantiene en esta sentencia una línea de tendencia objetivista ecléctica, que se repite en la sentencia de 7 de enero de 1960, en la que se condena al causante de los daños, aunque en la conservación de sustancias inflamables haya observado las prescripciones

Con posterioridad, también se utilizó el argumento del *cuis commoda eius incommoda*, que trata de compensar a las víctimas de actividades de riesgos por la contrapartidas lucrativas que tienen para los que los generan. Así lo recogen las SSTS de 14 de octubre de 1961, 15 de junio de 1967 o 14 de enero de 1974. En el caso analizado en ésta última sentencia, este principio no solo sirve para objetivar la responsabilidad, sino para discriminar entre los eventuales responsables. Se trataba del fallecimiento de una persona como consecuencia del desprendimiento de un ascensor. Habiendo distintos responsables (La comunidad de vecinos, la empresa de conservación, los propietarios donde estaba instalado el ascensor, según su coeficiente de participación en el edificio), en ambas instancias se condenas a éstos últimos y el TS, ante su recurso, confirma la sentencia recurrida, señalando que *“tratándose de ascensores el dueño es el directamente beneficiado por el medio de producción del daño, ya que la instalación de un aparato, útil a tal finalidad, da al dueño una posibilidad de aumentar el valor en venta o en renta de la finca en que se instala, produciéndose efectos análogos a la utilización del automóvil, sin perjuicio del uso personal que pueda hacer del aparato instalado”*.

Sea como fuera, en mayor o menor medida, se puede decir que, en la década de los sesenta, la jurisprudencia española abre la puerta a las indemnizaciones por daños producidos por lo que se denomina riesgos que el progreso de la vida moderna crea, con el notorio incremento de la peligrosidad que conllevan<sup>69</sup>.

Como corolario a lo indicado en los párrafos precedentes, podemos apuntar que los argumentos utilizados por la jurisprudencia para indemnizar a víctimas de actividades peligrosas, son los siguientes: i) la elevación del canon de diligencia exigible o el agotamiento de la diligencia debida, no bastando que el demandado haya cumplido con la diligencia reglamentaria o la diligencia media, si pese a ello se produce el daño; ii) la

---

legales (creación de un peligro), ya que debió prever los acontecimientos que originaron los daños y perjuicios que se trataba de reparar (tendencia subjetivista), por suponer esta imprevisión olvido del respeto a la seguridad y al derecho de los demás”.

Añade este autor, págs. 545 y 546, “que las sentencias posteriores, de 9 de abril de 1963, 15 de abril de 1964, 15 de junio y 29 de noviembre de 1967, siguen mostrando inclinación a la doctrina de la responsabilidad por riesgo, pero sin declararla de forma radical y sin prescindir de los matices culposos variables en cada caso”.

<sup>69</sup> Así lo dice, DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 121.



inversión de la carga de la prueba, que favorece a la víctima, que es la parte débil; iii) en algunos casos, como hemos visto, se hace mención a la teoría del riesgo, como tal, considerando que esta idea ha funcionado más desde un punto de vista argumentativo o retórico que como opción decidida<sup>70</sup>; iv) el principio *pro damnato* o de favorecimiento de las indemnizaciones; v) la idea de la “realidad social” en que deben ser aplicadas las normas, de acuerdo a lo previsto en el art. 3.1 CC, por el incremento de actividades peligrosas; vi) la regla *cuis commodum eius incommodum*, que da lugar a la indemnización al perjudicado como contrapartida al beneficio obtenido por llevar a cabo una actividad peligrosa<sup>71</sup>.

En el ámbito automovilístico, las cosas no eran muy diferentes a lo indicado en los párrafos precedentes, puesto que claramente también se trata de una actividad peligrosa y, además, empezaba a ser la más frecuente. En general, en estos años anteriores a la ley de 1962, seguía predominado el criterio de la culpa, aunque eran cada vez más los casos en los que se fallaba a favor de las víctimas de los accidentes de circulación, al socaire de las nuevas tendencias jurisprudenciales<sup>72</sup>. De esta forma, las sentencias empezaron a considerar la presunción de culpa del conductor del vehículo, que podía ser destruida por culpa exclusiva de la víctima, el estado de la calzada o la rotura o defectuoso funcionamiento de los mecanismos del vehículo, que se consideraban supuestos de fuerza mayor o caso fortuito.

En este sentido, la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de mayo de 1960, que analizaba el atropello de una camioneta a varias personas, falleciendo una de ellas, confirmó la sentencia de instancia, que había apreciado fuerza mayor, al haberse producido el accidente por rotura de los frenos del camión. Del mismo modo, la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de junio de 1961, consideró un supuesto de caso fortuito la rotura del paragolpes de un vehículo, exonerando de responsabilidad civil por ello al causante del daño<sup>73</sup>.

---

<sup>70</sup> Vid. DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daños...*, op. cit., pág. 124.

<sup>71</sup> Estos criterios son analizados en profundidad, por CAVANILLAS MÚGICA, S., *La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia...*, op. cit., pág. 28 y ss.

<sup>72</sup> Cfr. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 234.

<sup>73</sup> Ambas sentencias son citadas por REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 234, en la nota nº 47.

## **CAPÍTULO II**

### **LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA Y SU SEGURO DESDE LA LEY 122/1962 HASTA LA MODIFICACIÓN OPERADA POR LA LEY 30/1995**

#### **1. La Ley 122/1962 Uso y Circulación de Vehículos a Motor**

##### **1.1 Consideraciones generales**

Hemos visto en el apartado anterior las reticencias habidas en nuestro país por parte del legislador y la jurisprudencia en aceptar la responsabilidad civil objetiva, como criterio atributivo de imputación para actividades de riesgo. Sin embargo, al menos en el ámbito automovilístico, el 24 de diciembre de 1962, se promulga la Ley de uso y circulación de vehículos a motor, que supone una novedad y una apuesta decidida del legislador, de reconducir la situación<sup>74</sup>.

Sin duda, el aumento inevitable del parque automovilístico en nuestro país y, en consecuencia, el incremento también de la siniestralidad viaria, era una preocupación para el Gobierno y autoridades, que deciden regularlo mediante una Ley<sup>75</sup>.

Por ello, La LUCVM se centra, fundamentalmente, en las víctimas de los accidentes de circulación<sup>76</sup>. De esta forma, se indica en su Exposición de Motivos, como uno de los

---

<sup>74</sup> No obstante, hemos indicado en el apartado anterior que la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900, contemplaba un régimen de responsabilidad por riesgo, al margen de la culpabilidad de los empresarios. Por tanto, esta norma, referida al ámbito laboral, podría ser el antecedente de la LUCVM, aunque también podrían considerarse como tales, los artículos 1905, 1908 y 1910 CC, la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y la Ley de la Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.

<sup>75</sup> Así se indica en la Exposición de Motivos de la Ley: “El constante aumento del tráfico, consecuencia del uso, cada vez más frecuente, de vehículos de motor; el progreso y perfeccionamiento ininterrumpido de la técnica automovilística y las necesidades de la vida moderna han provocado una situación de hecho que constituye una seria preocupación para los Gobiernos de todos los países ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional”.

principios de la Ley: *“El resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima se busca a ultranza, pero en su propio campo y con pleno fundamento jurídico, como algo que brota espontáneo y fluido de una de las fuentes de las obligaciones, la Ley, en función al riesgo que implica el uso y circulación de vehículos de motor”*. Para garantizar esa protección de las víctimas de los accidentes de circulación, la Ley prevé mecanismos como la responsabilidad objetiva, la instauración de un seguro obligatorio, la creación de un Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, la acción directa del perjudicado contra la entidad aseguradora del responsable del accidente o la solidaridad de los responsables<sup>77</sup>. Estas instituciones y figuras jurídicas serán analizadas en los epígrafes siguientes de este apartado.

Asimismo, también se expresa en el texto reseñado el riesgo que implican el uso y circulación de los vehículos a motor, de ahí que la Ley, en su artículo 39, instaure un sistema de responsabilidad objetiva atenuada, en principio para todo tipo de daños. El esquema bien podría ser el siguiente: la utilización de los vehículos a motor, supone un beneficio para las personas que los utilizan, que se sirven de los mismos para su comodidad, lo que conlleva una mejora notable en su calidad de vida. Ahora bien, ese beneficio, implica poner en riesgo a las personas y a los bienes, que se ven amenazados como consecuencia de la circulación de estos vehículos. Por tal motivo, los que se benefician de estos avances, deben responder frente a terceros por el riesgo creado, independientemente de que tengan culpa o no, salvo en los supuestos de exoneración de responsabilidad civil previstos en la Ley: culpa exclusiva de la víctima, fuerza mayor y hecho de un tercero<sup>78</sup>.

---

<sup>76</sup> Vid. GARRIGUES DÍAZ-CAÑABETE, J., *Contrato de Seguro Terrestre*, Madrid, ed/a, 2ª edición, 1983, pág. 413. Señala este autor, “que la idea de proteger, ante todo, a la víctima, más que en el principio de responsabilidad independiente de la culpa, debió inspirarse directamente en el sistema de la pura responsabilidad objetiva, lo que llaman los franceses “responsabilidad por el hecho de las cosas” o en el principio de la creación de un riesgo”.

<sup>77</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 228, que “esta Ley tuvo un enorme efecto expansivo sobre el tratamiento de la responsabilidad civil en su conjunto”.

<sup>78</sup> Como después veremos, a diferencia de otros ordenamientos, el hecho de un tercero, no fue contemplado por nuestra Ley de 1962. Por ello, hay cierta polémica doctrinal sobre si estos hechos deben o no encuadrarse dentro de supuestos de fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo en cuestión. En tal sentido, la STS (Sala 1ª), de 17 de noviembre de 1989 (RJ 1989\7889), en la que el accidente se produce por la irrupción en la calzada de un peatón bajo los efectos de bebidas alcohólicas, provocando que el conductor que circulaba correctamente, para no atropellarle, tuviera que dar un volantazo, lo que provocó la colisión con el vehículo que circulaba en sentido contrario. La Sala 1ª atribuye la

La ley originaria contiene disposiciones de orden penal (Título I)<sup>79</sup>, de orden procesal (Título II) y de ordenación civil (Título III), incluyendo en ese último apartado, la responsabilidad civil, el seguro obligatorio y el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación<sup>80</sup>. Su Disposición Final Quinta autoriza al Gobierno para que, dentro del plazo señalado en la Disposición Final Cuarta, establezca la regulación del seguro obligatorio y del Fondo de Garantía.

Cumpliendo ese mandato, el Gobierno promulgó el Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor<sup>81</sup>.

La LUCVM preveía también una “*vacatio legis*”, en su Disposición Adicional Cuarta, disponiendo que su entrada en vigor se demoraría hasta el 1 de enero de 1964. No obstante, el artículo 1 del Decreto-Ley 29/1963, de 30 de diciembre, por el que se aplaza la fecha de entrada en vigor de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor<sup>82</sup>, argumentando las dificultades surgidas para la efectividad del sistema establecido en la LUCVM, aplazó la entrada en vigor de la misma hasta el día 1 de enero de 1965.

A los pocos meses, tal vez asustados por las consecuencias económicas derivadas de la implantación del SOA<sup>83</sup>, se aprueba el Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, por el que se establece la aplicación gradual de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y

---

responsabilidad del accidente a la actuación del peatón, encuadrando la misma como un supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción.

<sup>79</sup> Regulaba el delito de conducción temeraria, la culpa con infracción de reglamentos, la falta de permiso de conducir, la omisión del deber de socorro, el hurto de uso y otros delitos relacionados con la circulación de vehículos, colmando las lagunas de la legislación ordinaria, según su propia Exposición de Motivos.

<sup>80</sup> Vid. DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, edit. La Ley, 2012, pág. 39. Indica este autor que: “el texto legal aborda una temática variopinta en lo que al derecho se refiere. Mezcla disposiciones de orden penal con otras de tipo procesal, acabando con preceptos del ordenamiento civil”.

<sup>81</sup> BOE número 288, de 1 de diciembre de 1964.

<sup>82</sup> BOE número 313, de 31 de diciembre de 1963.

<sup>83</sup> En este sentido, el párrafo 2º de la Exposición de Motivos de este Real Decreto, matiza que: “La puesta en práctica del seguro obligatorio en toda su extensión, desde el primer momento, puede producir repercusiones económicas sensibles para los asegurados, lo que aconseja reducir lo más posible tales consecuencias a través de la vigencia del nuevo sistema, en forma gradual que facilite su implantación”.

circulación de vehículos de motor<sup>84</sup>, señalando la fecha de 1 de junio de 1965 para su entrada en vigor. Mediante este Real Decreto, la cobertura del SOA ampara exclusivamente los daños a las personas, dentro de unos determinados límites, quedando excluidos de su cobertura los daños en los bienes. En esta decisión, pesó, sin duda, en las autoridades gubernamentales, las consecuencias económicas derivadas de un encarecimiento de los seguros.

El artículo 3 del Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, autoriza al Gobierno para adaptar, en su caso, las disposiciones de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor y las normas complementarias dictadas para su desarrollo, en cuanto concierne a su aplicación gradual, a lo dispuesto en los dos artículos anteriores, que son: i) retrasar la entrada en vigor de la Ley 122/1962, hasta el día 1 de junio de 1965, desde cuya fecha el sistema de reparar el mal causado y la exigencia de concertar el seguro obligatorio establecidos en la Ley mencionada se entenderán exclusivamente referidos a los daños a las personas, dentro de los límites que se señalen; y ii) suspender el sistema de responsabilidad civil y seguro obligatorio establecidos en la expresada Ley, por lo que respecta a los daños en las cosas, hasta que, transcurrido un año desde la fecha señalada en el artículo anterior, el Gobierno acuerde lo procedente para su aplicación<sup>85</sup>.

Igualmente, para dar cumplimiento al otro mandato de la Disposición Final Quinta, el gobierno dictó el Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre, por el que se organiza el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, que ya había sido regulado en el artículo 45 de la LUCVM<sup>86</sup>.

No obstante, la Ley de 24 de diciembre de 1962 no había logrado de manera satisfactoria cumplir los objetivos que se había propuesto en su Exposición de Motivos,

---

<sup>84</sup> BOE número 70, de 23 de marzo de 1965.

<sup>85</sup> Esto no se hizo hasta la aprobación del Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el texto refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor al Ordenamiento jurídico comunitario, BOE núm. 155/1986, de 30 de junio de 1986, en cuyo artículo 1.3, se indicaba: “En el caso de daños materiales el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal, y lo dispuesto en esta Ley”. Como vemos, para este tipo de daños, a diferencia de los personales, se establece un régimen de imputación subjetiva, basado en el artículo 1902 del CC.

<sup>86</sup> Estas funciones del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación, fueron encomendadas al Consorcio de Compensación de Seguros, en virtud del Real Decreto 958/1986, de 25 de abril, por el que se modifica la estructura orgánica del Consorcio de Compensación de Seguros. BOE, número 119, de 19 de mayo de 1986, páginas 17765 a 17765.

de tener una eficacia preventiva de las conductas al volante, de tramitar de forma rápida los procedimientos que regulaba y, sobre todo, de protección a ultranza de las víctimas de los accidentes de circulación, que era su pretensión principal. Quizá había pesado demasiado su prolija regulación de aspectos penales, civiles, procesales, aseguradores, etc. y por ello, no se habían conseguido sus propósitos ante el panorama planteado por el constante incremento de los accidentes de circulación.

Por lo explicado, se propugnaba una reforma de la Ley, que consistía, fundamentalmente, en la derogación íntegra de todo el Ordenamiento sustantivo penal, que debería quedar integrado, en el aspecto puramente represivo, en el Código Penal. Era necesario, además, una reforma procesal que diera agilidad y efectividad a las decisiones de los Tribunales, sin detrimento de las garantías de los justiciables. En lo que a la responsabilidad se refiere, la Ley tampoco había conseguido sus propósitos: las distintas acciones que se contemplaban para reclamar los daños, en los artículos 29 y 31 del Reglamento del seguro obligatorio, que a su vez son excluyentes, no colmaban las expectativas de los perjudicados. La acción de responsabilidad civil es única y por ello debe unificarse el procedimiento para su satisfacción<sup>87</sup>.

De este modo, este proceso legislativo, en estos inicios, terminó con la promulgación del Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor<sup>88</sup>. La Disposición Adicional 3ª de la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal<sup>89</sup>, autoriza al Gobierno para que a propuesta del Ministerio de Justicia publique un texto refundido de los preceptos que subsistan vigentes de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, en el que se incluirán las modificaciones que resulten procedentes en vista de lo regulado en la Disposición Adicional Segunda de esta Ley.

---

<sup>87</sup> Sobre la necesaria reforma de la LUCVM, vid. GUIJARRO CONTRERAS G., “En torno a una necesaria reforma de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, y de sus disposiciones reglamentarias”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año 3, julio-agosto de 1966.

<sup>88</sup> BOE número 85, de 8 de abril de 1968.

<sup>89</sup> BOE número 86, de 11 de abril de 1967.

Esta Ley 3/1967, con buen criterio, derogó los 38 primeros artículos de la Ley 122/1962, relativos a la regulación penal y procesal penal de los hechos de la circulación. De ahí, el mandato de publicar un texto refundido con los artículos que quedan en vigor de dicha Ley.

El Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor, contiene dos títulos. El primero, denominado “De la ordenación Civil”, reproduce en los capítulos primero (De la responsabilidad Civil) y segundo (Del Seguro Obligatorio) - artículos 1 al 6-, los artículos 39 a 44 de la Ley 122/1962. El título II se refiere a “Ordenación Procesal Civil” y consta de un único capítulo, denominado: “De las diligencias preparatorias y el ejercicio judicial de la acción ejecutiva”, que introduce el auto ejecutivo. Estas normas procesales han estado vigentes –con algunas modificaciones- hasta su derogación por la Disposición Derogatoria Única, apdo. a) del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre<sup>90</sup>.

## **1.2 El sistema de responsabilidad civil**

La ley 122/1962, de 24 de diciembre, de uso y circulación de vehículos a motor, al igual que lo habían hecho algunas Leyes especiales, rompió con la tendencia anterior e introdujo un sistema especial de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor<sup>91</sup>. Este nuevo sistema, hasta el año 1995, solo era aplicable dentro de los límites del Seguro Obligatorio. A partir de esa fecha, la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de ordenación y supervisión de los seguros privados<sup>92</sup>, modificó el Título I de la LUCVM y cambió, como hemos visto, el nombre de la Ley, denominándola, Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, regulando la responsabilidad en la circulación de vehículos en general, sin

---

<sup>90</sup> BOE número 267, de 5 de noviembre de 2004.

<sup>91</sup> Hasta ese momento, como indica MORENO CANO, A., Seguro de la responsabilidad civil de la circulación, *Cuadernos de Derecho Judicial*, nº XXV, 1994, pág. 197, “la responsabilidad de quien ocasionaba un daño a un tercero, estaba sancionada única y exclusivamente por el artículo 1902 CC, en cuanto a la responsabilidad directa de quien lo ocasionaba, exigiendo los tres requisitos señalados por constante jurisprudencia –de realidad del daño, culpa o negligencia de quien lo ocasionare y relación de causa a efecto-”.

<sup>92</sup> BOE número 268, de 9 de noviembre de 1995.

distinguir, como se había hecho hasta esa fecha, entre el seguro obligatorio y el voluntario<sup>93</sup>.

Por tanto, este sistema especial de imputación de responsabilidad civil, solo tuvo encaje, en estos años, dentro de los límites del SOA que, además, como veremos, eran muy bajos. Esto dio lugar a ciertas disfunciones, por cuanto que a partir de esos límites, regía el sistema general de responsabilidad por culpa recogido en el artículo 1902 del CC<sup>94</sup>.

De esta forma, técnicamente era posible asumir los daños, dentro de los límites del SOA, con un criterio de atribución objetiva de responsabilidad y no hacerlo por encima de esos límites, porque no quedaba acreditada la culpa del causante de los daños, en los

---

<sup>93</sup> El art. 1, tras la nueva redacción dada por la Disposición Adicional 8ª a la LUCVM, se expresaba en términos casi idénticos a la vigente LRCSCVM, aprobada por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, al señalar: “El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”.

Por tanto, este artículo regula la responsabilidad civil general de la circulación de vehículos, haciendo al conductor responsable en virtud del riesgo creado, tanto por la regulada por el seguro obligatorio como por el voluntario. No obstante, sorprendentemente, vemos alguna sentencia que no ha entendido bien esta nueva regulación. Así, la STS (Sala 1ª), de 11 de febrero de 2013 (2013\2006), todavía mantiene la dualidad de responsabilidad civil para el seguro obligatorio y para el voluntario, al indicar: “En lo que aquí interesa supone que, aun estando ante un mismo hecho, como es un accidente de tráfico, las acciones civiles y las consecuencias de su ejercicio son distintas. Así, mientras que el seguro obligatorio responde al criterio del riesgo y no de la culpa, el seguro voluntario se vincula a la responsabilidad regulada en el artículo 1902 del Código Civil por lo que para que este seguro indemnice los daños causados a un tercero, no basta que tenga su origen en una situación de riesgo, sino que exige la culpa o negligencia del asegurado y, en cualquier caso, que el hecho esté previsto en el contrato, como ocurre en este caso en el que la póliza se contrató para el aseguramiento del ciclomotor y la responsabilidad civil de suscripción voluntaria garantiza el pago de las indemnizaciones, que en virtud de lo dispuesto en los artículos 1902 y concordantes del Código Civil, el asegurador o el conductor sean condenados a satisfacer a consecuencia de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los daños causados a terceros con motivo de la circulación, y esta responsabilidad no es exigible en la forma que señala la sentencia y que no ha sido cuestionada en el recurso”.

<sup>94</sup> Sobre esta temática, señala MORENO CANO, A., Seguro de la responsabilidad civil de la circulación, *Cuadernos de Derecho Judicial*, nº XXV, 1994, pág. 197, que: “la cobertura de los riesgos de responsabilidad civil venían asumidos por las Compañías privadas con seguros voluntarios y clausulados libremente pactados y con un palmarés de exclusiones que dejaban al tercero perjudicado al margen de las relaciones contractuales que nacían entre tomador y asegurador, bastando para incurrir en exclusión la falta de diligencia del asegurado para dar el parte de accidente, o la de incumplimiento de las múltiples condiciones establecidas en el condicionado general de la póliza suscrita, como no tener permiso de conducir, hacerlo en forma temeraria, bajo influencia de bebidas alcohólicas, etc., para que el asegurador quedara liberado de las obligaciones contratadas, y sin que el tercero víctima del siniestro tuviera acción contra el asegurado. En la práctica se daban situaciones tan paradójicas como trágicas en sus consecuencias para las víctimas, como las del Seguro que eludía su responsabilidad porque el conductor del vehículo no era el asegurado, porque éste lo había prestado temporal o definitivamente, o porque se daban alguna de las circunstancias anteriormente mencionadas, ya que se trata de riesgo no concertados en la póliza o excluidos expresamente, pero que, en definitiva, afectaban al perjudicado que, víctima de la situación, no veía reparado su daño”.



términos establecidos en el artículo 1902 del CC<sup>95</sup>. No obstante, veremos cómo la jurisprudencia ha ido a lo largo de los años encajando estos diferentes criterios de atribución de responsabilidad<sup>96</sup>.

Este nuevo sistema de imputación, que después se recogería en las sucesivas modificaciones de la LUCVM, en el artículo 1, en el primer texto del 62, venía establecido en el artículo 39, que decía: *“El conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daños a las personas o a las cosas estará obligado a reparar el mal causado, excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como casos de fuerza mayor defectos de éste ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”*<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> Así lo indicaba claramente, la STS (Sala 1ª), de 23 de octubre de 1980 (RJ 1980\3911), al precisar que “se deber partir de la total improcedencia de asimilar o confundir las respectivas regulaciones de los seguros obligatorio y voluntario en la esfera automovilística, pues mientras el primero se halla sometido a un régimen imperativo o de «*ius cogens*» en cuanto determinado por la obligación legal que alcanza a todo propietario de un vehículo de motor como requisito inexcusable para poder circular por el territorio nacional -art. 2.º del texto refundido de 21 marzo 1968 (RCL 1968\690 y NDL 27486) de la Ley de 24 diciembre 1962 (RCL 1962\2345 y NDL 2430)-, y responde a la proclamada finalidad social de lograr la protección inmediata a las víctimas del accidente de circulación mediante un resarcimiento que «se busca a ultranza», en palabras del preámbulo de la Ley citada, el segundo o voluntario, por lo mismo que ofrece plena sustantividad aunque sea compatible con el obligatorio, habrá de ser convenido y documentado con independencia de éste según previene el art. 1.º del Regl. de 19 noviembre 1964 (RCL 1964\2612 y NDL 27473) y se regirá por sus específicos pactos tal como preceptúan los arts. 383, núm. 9.º y 385 del C. Com., en razón de lo cual esta Sala tiene proclamado que aun cuando el seguro voluntario aparezca concertado como complemento del obligatorio, conserva sus genuinas notas y no puede identificarse con el otro ni atribuírsele efectos que son específicos de distinta modalidad -S. de 8 mayo 1980 (RJ 1980\1789), que insiste en la línea ya apuntada en las de 26 abril 1975 (RJ 1975\1886) y 3 marzo 1978 (RJ 1978\954)-, porque si aquél siempre responderá a los criterios culpabilistas informadores de los arts. 1902 y siguientes del C. Civ., por muy progresiva que sea la interpretación jurisprudencial más reciente, el seguro obligatorio obedece a principios de responsabilidad objetiva atenuada, lo que explica que un autorizado sector doctrinal ponga en duda su naturaleza de contrato de seguro de responsabilidad civil por lo mismo que no se celebra en beneficio del asegurado para liberar a su patrimonio de las consecuencias económicas de una responsabilidad, aunque indirectamente resulte favorecida la víctima al serle concedida acción contra el asegurador, sino que su finalidad esencial estriba en proteger directamente al perjudicado o a sus herederos”.

<sup>96</sup> Cfr. SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico...* op. cit., pág. 32, quien, refiriéndose a los daños materiales, que en los inicios no estaban incluidos en el SOA, mantiene que, “aunque la reclamación gire en torno a los daños materiales –fundamento único en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil-, no podemos olvidar el enseñoramiento producido en la jurisprudencia de la doctrina de la inversión de la carga de la prueba. Cuando de actividades creadoras de riesgo se trata, el criterio riguroso de la subjetividad por culpa deviene insuficiente. La culpa resulta difusa, colectiva y tiene que ser reemplazada por nociones más amplias que apuntan hacia métodos de reparación que partan del dato fundamental del riesgo”.

<sup>97</sup> Vid. OLIVENCIA RUIZ, M., “Problemática que plantea la introducción del seguro obligatorio de automóviles en España”, *Revista de Derecho de la Circulación*, mayo-junio, 1965, pág. 301. A juicio del autor, “la nueva disposición significa la superación del régimen romanista de responsabilidad con apoyo en el enunciado del art. 1902, inadecuado al fin último de la protección de las víctimas”.

Por tanto, el conductor de un vehículo es responsable de los daños causados por el hecho de la conducción el mismo, no porque se le presuma culpable -no estamos ante un supuesto de presunción de culpa o de inversión de la carga de la prueba u otros mecanismos utilizados en la responsabilidad por actividades de riesgo, en las que no exista una regulación especial y se aplica, con ciertos matices, los presupuestos del artículo 1902 CC-, sino por realizar una actividad peligrosa<sup>98</sup>, que pone en riesgo al resto de ciudadanos y bienes, regulada por una normativa especial, debido al potencial riesgo de causar daños a los mismos<sup>99</sup>.

Como vemos, este sistema de responsabilidad no ha variado mucho con el vigente, recogido en el artículo 1 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, que aprueba el Texto Refundido de la LRCSCVM, salvo que, como hemos anticipado, a partir de la modificación operada por la Ley 30/1995, ya no hay distinción entre el seguro obligatorio y el voluntario, respecto al criterio de atribución de la misma. Bien es cierto también que desde el año 1995, se introdujo como criterio de moderación de la responsabilidad, en el artículo 1 de la LRCSCVM, la concurrencia de culpas del conductor y del perjudicado<sup>100</sup>.

A este sistema de responsabilidad, durante estos años, se le ha llamado de muchas formas: responsabilidad objetiva, por riesgo, objetiva atenuada, cuasi objetiva, culpa presunta, etc. Se ha debatido mucho sobre esta cuestión, sobre todo, porque a la jurisprudencia le costó bastante tiempo desprenderse del criterio de la culpa, que seguía

---

<sup>98</sup> Vid. GUIJARRO CONTRERAS G., “En torno a una necesaria reforma de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, y de sus disposiciones reglamentarias”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año 3, julio-agosto de 1966, pág. 334. A juicio del autor, “el principio de la culpa, que recoge con toda su pureza el artículo 1902 CC, era insuficiente y en atención a que todo aquel que maneja una artefacto capaz por sí de provocar estragos por su peligrosidad inherente, debe obligársele a repararlos, abstracción hecha de que haya mediado o no culpa por su parte, en la producción del resultado dañoso”.

<sup>99</sup> No opinaba así, MEDINA CRESPO, M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas*, Madrid, ed./a., 1994, pág. 37, al indicar que: “tanto el aseguramiento obligatorio de los daños corporales como el de los materiales están sometidos al principio subjetivo de la culpabilidad. Sobre el particular no hay virtualmente la más mínima duda, aunque la doctrina se empeñe en pregonar lo contrario”.

<sup>100</sup> Como después veremos, al analizar la jurisprudencia, el hecho de que el Texto Refundido de la LUCVM, solo contemple como causas de exoneración de la responsabilidad civil la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor, y no regulase en sus inicios, la concurrencia de culpas, como circunstancia moderadora de la responsabilidad civil, dio lugar a que para muchos juzgadores o había culpa exclusiva de la víctima o no. Es decir, o todo o nada, sin contemplar la concurrencia de causas.

y sigue siendo el general, establecido en el art. 1902 del CC. Nos inclinamos a decir con claridad que estamos ante una responsabilidad objetiva, fundamentada en el riesgo que supone para los ciudadanos y los bienes la conducción de vehículos a motor. Por tanto, el conductor debe responder independientemente de que tenga o no culpa en la producción del hecho dañoso, salvo que pruebe, además de su diligencia, la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo<sup>101</sup>.

En esta línea, debe advertirse que el conductor, incluso probando su debida diligencia respecto a la buena disposición del vehículo que maneja para circular, debe responder de aquellos daños que son inseparables al riesgo desplegado, como los derivados del funcionamiento del vehículo, no considerándose un supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción, la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos<sup>102</sup>. Esta es la esencia de la responsabilidad objetiva: responder frente a terceros, independientemente de que haya o no culpa del causante del daño, no siendo la víctima la que debe soportar las consecuencias derivadas del riesgo creado por la circulación de vehículos a motor<sup>103</sup>.

Así las cosas, debemos indicar que no estamos ante un sistema de responsabilidad objetiva absoluta, por cuanto que admite causas de exoneración, como es la participación causal de la propia víctima y la fuerza mayor extraña a la conducción. Estas causas, serán estudiadas detalladamente al analizar la regulación actual.

---

<sup>101</sup> Cfr. MEDINA ALCOZ L., “El problema de la culpa en el Derecho de daños”, en LETELIER WARTENBERG R. (Coord.), *La falta de servicio*, Thomson Reuter, Chile 2012, pág. 425. Refiriéndose a la responsabilidad civil objetiva, sostiene que: “el efecto es que la prueba de la diligencia o de la falta de culpa no libera al agente dañoso. Solo la ausencia de daño o de nexo causal exonera de responsabilidad civil, además de la fuerza mayor”.

<sup>102</sup> Vid. REYES MOTERREAL, J.M., *Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor*. Edit. Nauta, Barcelona, 1965, pág. 286, que, refiriéndose al artículo 39 de la Ley del 62, señala que “tan amplia nos parece la implantación de esta responsabilidad civil para el conductor material del automóvil que creemos procedente exigirla al mismo aun por la conducta de sus acompañantes que le forzaron a la ejecución de maniobras inadecuadas, pues si ello puede originar una relación puramente interna entre conductor y tercero o entre estos y la compañía aseguradora que, en definitiva, responde, no podrá, frente al perjudicado, engendrar motivo de exoneración de la responsabilidad civil que tan literalmente aquí se impone”.

<sup>103</sup> Sobre esta cuestión, vid. CONDE-PUMPIDO FERREIRO C., “Las fuentes de la obligación civil de reparar el mal causado, en la Ley de 24 de diciembre de 1962”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 3, año 1, marzo de 1964, pág. 148. Señala, al analizar el sistema de responsabilidad de la LUCVM, que “nos encontramos ante un típico caso de responsabilidad sin culpa, que se estima mejor adaptada a las necesidades de la vida moderna y de la circulación rodada”.

El fundamento de esta responsabilidad estaba en la idea del beneficio y del riesgo. Efectivamente, de la Exposición de Motivos de la Ley 122/1962 se pueden extraer esta afirmación, cuando proclama que *“El constante aumento del tráfico, como consecuencia de uso, cada vez más frecuente de vehículos de motor; el progreso y perfeccionamiento interrumpido de la técnica automovilística y las necesidades de la vida moderna han provocado una situación de hecho que constituye una seria preocupación para los gobiernos de todos los países ante el número de víctimas y daños materiales que ocasiona, en constante progresión, con grave quebranto para la seguridad de las personas y la economía nacional”*. Queda claro, por un lado, la necesidad particular y colectiva de la utilización de los vehículos a motor para las necesidades de la vida moderna, y, por otro, la preocupación ante los daños producidos a las víctimas y daños materiales por los accidentes que se ocasionan<sup>104</sup>.

Para esta protección a las víctimas, la Ley utiliza distintos mecanismos. El primero de ellos, como acabamos de decir, es la instauración de un sistema de atribución de responsabilidad objetiva del conductor de estas máquinas generadoras de riesgos, para que responda siempre por los daños ocasionados en su conducción. La segunda medida, sería la creación de un seguro obligatorio de responsabilidad circulatoria, para que sea una entidad aseguradora, en principio, un patrimonio solvente, la que se haga cargo de dichos daños y no se dependa a la solvencia o no del causante del daño o del propietario del vehículo<sup>105</sup>. Otros mecanismos, regulados en la Ley, que contribuyen eficazmente a esa protección de la que venimos hablando, serían: la creación del Fondo Nacional de Garantía para los Riesgos de la Circulación, para que las víctimas sean, en todo caso, indemnizadas, cuando fallen los procedimientos normales; la regulación del ejercicio de la acción directa del perjudicado contra la entidad aseguradoras, la solidaridad de los

---

<sup>104</sup> Indica REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 239, que “el fundamento de la responsabilidad proclamada por la Ley vendría dado también por un doble presupuesto: constituye una contrapartida al beneficio que reporta la circulación de vehículos de motor y se impone en virtud del riesgo que ello supone”.

<sup>105</sup> Sobre esta cuestión, Vid. SOTO NIETO, F., *La responsabilidad en el accidente automovilístico*, Madrid, Revista de Derecho Judicial, 1972, pág. 25, donde indica que “la preocupación fundamental de las nuevas instituciones –responsabilidad objetiva y seguro obligatorio- va encaminada a la consecución del resarcimiento de las víctimas”.

distintos responsables, la creación del auto de cuantía máxima dentro de los límites del SOA<sup>106</sup>.

### **1.3 La instauración del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automóvil (SOA) y la creación del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación (FNGRC)**

Como hemos subrayado, la “protección a ultranza” de las víctimas de accidentes de circulación, expresada en la Exposición de Motivos de la LUCVM y citada en múltiples trabajos y sentencias posteriores, conllevaba, no solo un sistema de responsabilidad objetiva o *cuasi* objetiva<sup>107</sup>, sino la implantación de un sistema de seguro obligatorio y la creación de un Fondo de Garantía<sup>108</sup>.

Esta protección de las víctimas de los accidentes de circulación se vio reflejada en que los límites de ese seguro obligatorio fueron subiendo con el paso de los años<sup>109</sup>, al mismo tiempo que se fueron reforzando las funciones del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación, hoy Consorcio de Compensación de Seguros.

---

<sup>106</sup> En este sentido, la reciente STS (Sala 1ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ 2013\8070) señala que “ha sido una constante preocupación del legislador así como de los Tribunales de justicia la atención a las víctimas de estas actividades, de lo que han sido buena muestra la inversión de la carga de la prueba en los casos en los que pueda inferirse la culpa del conductor del vehículo, la objetivación de la obligación indemnizatoria, superando los angostos y dificultosos caminos de la culpa del conductor, el reconocimiento de la acción directa de los perjudicados frente a las entidades aseguradoras y el carácter solidario de la obligación de éstas, la limitación de las excepciones oponibles por las aseguradoras, la indemnización por mora, la ampliación de la cobertura de este seguro a los daños materiales y, más recientemente, el establecimiento de la indemnización conforme a un baremo”.

<sup>107</sup> Vid. ATIENZA NAVARRO M.L., “La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil”, en BATALLER GRAU J./VEIGA COPO A. (directores), *La protección del cliente en el mercado asegurador*, Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2014., pág. 1168. Postula que: “De este modo, si con la institución de la responsabilidad civil se pretende trasladar las consecuencias de los daños sufridos por una persona al patrimonio del responsable de aquéllos, con el aseguramiento dichas consecuencias se trasladan del patrimonio del asegurado al asegurador”.

<sup>108</sup> Al respecto, señala DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*...op. cit., pág. 305, que “el seguro obligatorio de automóviles se ha convertido en un instrumento jurídico de suma importancia. Este tipo de seguro junto al CCS forman los dos pilares fundamentales del sistema de garantías de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”.

<sup>109</sup> En la Exposición de Motivos del primer Reglamento del Seguro Obligatorio (Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre), se indicaba que los límites cuantitativos que ahora se señalan no tienen carácter permanente, sino que han de ser revisados por el Gobierno, teniendo en cuenta las posibilidades económicas del país y su repercusión en las tarifas.

Si realmente queremos proteger a las víctimas de la circulación viaria en su máxima expresión, no solo es preciso instaurar un sistema de responsabilidad objetiva y un seguro que garantice la misma, sino también un patrimonio o fondo que se haga cargo de indemnizar a las víctimas<sup>110</sup>, en los casos en los que no sea posible hacerlo con el sistema creado, porque fallen los mecanismos del mismo<sup>111</sup>. Esto ocurrirá, fundamentalmente, en los supuestos de daños causados por vehículos sin seguro, por vehículos que se dan a la fuga o por vehículos asegurados en una entidad que deviene insolvente para hacerse cargo de los mismos. De ahí la creación del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación, para cubrir estos supuestos y conseguir verdaderamente “a ultranza” esa protección<sup>112</sup>.

Se puede afirmar que este seguro tiene la particularidad de ser el primer seguro obligatorio de responsabilidad civil creado en nuestro país<sup>113</sup>, al igual que también ocurrió en los países de nuestro entorno, pues la preocupación por las víctimas de los accidentes de circulación ha sido general y de ahí también que las instituciones europeas, prácticamente, desde sus inicios, regularon mediante Directivas este seguro de

---

<sup>110</sup> La jurisprudencia también se pronunció sobre esta “convivencia” del Seguro obligatorio y el FNGRC, en reiteradas ocasiones. Por todas, la STS (Sala 1ª) del TS de 22 de Mayo de 1989, con ponencia del Magistrado Francisco Soto Nieto, estudioso y autor de distintos trabajos sobre esta disciplina, que indica: “El Seguro Obligatorio al que dio vida la ley de 24 de diciembre de 1962, con propia regulación en el Reglamento aprobado por Decreto de 19 de noviembre de 1964, tuvo por objeto la creación de un patrimonio responsable, a cuyo través se diluyen las consecuencias económicas derivadas de la responsabilidad civil establecida, entre todos los beneficiarios en el uso de vehículos de motor. Mas por sí mismo no garantiza absolutamente el amparo de la víctima y el logro de la propuesta reparación indemnizatoria. De ahí la creación del Fondo Nacional de Garantía –hoy Consorcio de Compensación de Seguros-, destinado a hacer acto de presencia allí donde se acuse el fracaso del sistema del seguro, al surgir una imposibilidad en la realización de su cometido”.

<sup>111</sup> Sobre este particular, REYES MOTERREAL, J.M., *Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor...*, op. cit., pág. 333, indica que “ha querido el legislador que el derecho de la víctima o sus causahabientes, quede tan absolutamente garantizado, en todo caso, que, pese a la obligatoriedad del seguro de accidentes que establece, prevé posibilidades que, siquiera, actúen por la vía de excepción: a) que se haya omitido tal obligación asegurativa y b) Que aun existiendo cumplida, pueda hacerse imposible la efectividad producida la asistencia o indemnización por los medios establecidos a propósito de ese seguro obligatorio”.

<sup>112</sup> En este sentido, señala GONZÁLEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios, Tomo VIII*, Cizur Menor (Navarra), Editorial Aranzadi, 2014, pág. 870, que “la búsqueda a “ultranza” del resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima, según la célebre expresión contenida en su Exposición de Motivos, luego reproducida en innumerables sentencias, ha sido el principio fundamental que ha inspirado el sistema de garantías de los terceros perjudicados por hechos de la circulación”.

<sup>113</sup> Se crearon antes otros seguros, pero eran de accidentes, como el de la responsabilidad del transportista aéreo (arts. 126 y ss. de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre normas reguladoras de la navegación aérea) o el Seguro Obligatorio de Accidentes de Trabajo (arts. 29 y ss. del Decreto de 22 junio 1956, por el que aprueba el Texto Refundido de la legislación de Accidentes del Trabajo y el Reglamento para su aplicación).

responsabilidad civil, siendo a día de hoy una de las materias más armonizadas en el Derecho de la Unión Europea<sup>114</sup>.

La Disposición Final Quinta de la LUCVM autoriza al Gobierno para que establezca la regulación del Seguro Obligatorio y del Fondo de Garantía, dictando las disposiciones necesarias para su desarrollo, así como el alcance y los recursos de los que se ha de nutrir dicho fondo.

De esta suerte, el Gobierno, cumpliendo el mandato indicado, dicta el Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor<sup>115</sup>. En su Exposición de Motivos, se dice que el Decreto desarrolla la citada autorización en una triple vertiente: regulación del seguro obligatorio, determinación de la forma de cumplimiento de sus obligaciones por parte del Estado y de las Corporaciones Locales y desarrollo de las funciones que al Fondo de Garantía le corresponden.

Se configura como una modalidad de seguro privado<sup>116</sup>, pero para que responda a la finalidad para la que fue creado –protección de las víctimas de los accidentes de circulación-, se limita la libertad contractual de las partes y se establece la nulidad de los pactos contrarios a la legalmente establecido, lo que también permite simplificar al máximo el título contractual, que se denomina “certificado de seguro” y que, para favorecer una rápida y certera comprobación del cumplimiento de la obligación de asegurar, se considera como el único medio extraprocesal para probar su existencia.

---

<sup>114</sup> No en vano, hasta la fecha, se han dictado cinco Directivas relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos, que han sido codificadas por la Directiva 2009/103/CE, de 16 de septiembre, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

<sup>115</sup> BOE número 291, de 4 de diciembre de 1964.

<sup>116</sup> Vid. MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 124. Indica al respecto que “el seguro de responsabilidad civil tiene una doble función, privada y pública: privada en cuanto que cubre el riesgo de que el patrimonio del asegurado se grave con una deuda a consecuencia de su responsabilidad civil; pública, desde el momento que a través de él se cumple una función social, para cuya consecución última existen además otras medidas, como son la obligatoriedad o el CCS”.

No obstante, el Reglamento del SOA ya advierte en su Exposición de Motivos que, aunque en la mayoría de los casos la reparación obtenida a través del seguro será total, en otros y por tratarse de un seguro con límites legalmente establecidos, la reparación solo se producirá parcialmente<sup>117</sup>. De este modo, aquellos daños que excedan de los límites establecidos en el seguro obligatorio, podrían ser cubiertos por un seguro voluntario de responsabilidad civil, sometido al sistema general de atribución de responsabilidad por culpa, establecido en el artículo 1902 del CC.

Por lo tanto, como ya hemos advertido, hasta los límites del seguro obligatorio, el criterio de atribución de la responsabilidad civil del conductor será objetivo, mientras que por el exceso, se responderá en base al artículo 1902 del CC. Esta dicotomía durará hasta la modificación de la LUCVM mediante la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, como veremos en el Capítulo III.

Se ha discutido mucho sobre la naturaleza jurídica de este seguro obligatorio, argumentando que no se trataba de un verdadero seguro de responsabilidad civil, porque está más orientado a la protección de las víctimas que a la defensa del patrimonio del propio asegurado. En efecto, son muchas las referencias doctrinales y jurisprudenciales que apuntan en esta dirección<sup>118</sup>, sosteniendo, incluso, que su naturaleza se acercaba a un seguro de accidentes<sup>119</sup>.

---

<sup>117</sup> No obstante, como señala MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 25, “el acierto de la Ley radicó en acudir al seguro obligatorio de la responsabilidad civil como instrumento para salvar la tensión existente entre dos concepciones inconciliables, la de que no cabían responsabilidades sin culpa y la de que tenían que ser indemnizadas las víctimas que no fueran exclusivamente causantes de sus daños”.

<sup>118</sup> En esta línea, es significativa la conocida STS (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637), que advierte: “El seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación”.

<sup>119</sup> En este sentido, manifiesta URÍA GONZÁLEZ R., “Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil” en *Coloquios sobre la responsabilidad civil del automóvil, Documentación jurídica*, 1963, págs. 25 y ss. que el seguro obligatorio de automóviles es un nuevo paso en el proceso evolutivo hacia la protección a la víctima, antes que al patrimonio del asegurado. Desde esta perspectiva, el seguro automovilístico, «pese a la calificación nominal de seguro de responsabilidad civil que conserva la Ley, representa, sin embargo, uno de los momentos más característicos de la crisis institucional que afecta a este tipo de seguro en que está encuadrado» y sometido a un proceso de



Asimismo, el hecho de que el artículo 42 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 instituyera, por primera vez en nuestro Ordenamiento jurídico, la acción directa del perjudicado contra el asegurador hasta el límite del seguro obligatorio, llevó a algunos autores a mantener que estamos ante un seguro a favor de tercero<sup>120</sup>. Pero no creemos que esta sea la finalidad del SOA, puesto que la intención del asegurado no es beneficiar a un tercero, sino proteger su propio patrimonio ante el potencial nacimiento de una deuda a su cargo<sup>121</sup>.

Por ello, consideramos que, pese a la función social que tiene este seguro de proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, se trata de un auténtico seguro de responsabilidad civil, porque reúne los presupuestos de un seguro de esta naturaleza. Así, las entidades aseguradoras, a diferencia de lo que ocurre en los seguros de accidentes, solo responden cuando el conductor sea civilmente responsable, en base a lo establecido en la LUCVM, pudiendo quedar liberadas si concurren las causas de

---

«desnaturalización como típico seguro de responsabilidad civil, hoy en trance de ser superado y absorbido por el seguro de accidentes.

Sobre este punto, se expresa con contundencia MEDINA CRESPO, M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas...*, op. cit., pág. 216, señalando que “configurado legalmente el seguro obligatorio de vehículos de motor como un seguro de responsabilidad civil, y afirmado doctrinalmente que lo es, ello significa que no es un seguro de accidentes y que la mecánica de éste le es por completo ajena, en tanto la ley no altere su naturaleza”.

<sup>120</sup> Así lo entiende SANTOS BRIZ J./ALONSO PRIETO, L., “Tendencias jurisprudenciales sobre el seguro de responsabilidad civil automovilística”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 6, año 9, junio de 1973, pág. 5, al señalar que “otra nota característica de este seguro es la de ser propia mente un contrato a favor de tercero. Las personas favorecidas por el seguro no son meramente, como ocurre en los casos de contrato impropio a favor de tercero, receptores de la prestación, sino además «titulares del crédito y facultados por tanto para exigir como acreedores su cumplimiento al promitente, es decir, en este caso a la compañía aseguradora como fiadora legal del responsable *in operando*”.

<sup>121</sup> De esta opinión, vid. SÁNCHEZ CALERO F., “Sobre los seguros obligatorios de responsabilidad civil”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 1, año 20, Enero-febrero 1983, pág. 10, quien precisa que: “los que conciben el seguro de responsabilidad civil, con acción directa por parte del perjudicado, como un contrato de seguro a favor de tercero, olvidan precisamente que este seguro pretende liberar al responsable del daño que deriva del nacimiento de una deuda de responsabilidad a su cargo. De ahí que estimemos que tal seguro no puede considerarse como un contrato a favor de tercero, sino a favor y por cuenta del asegurado (el conductor, en el sistema de seguro obligatorio), que, como consecuencia de los daños que ha causado, asume una deuda frente al tercero. Problema diverso es que la ley confiera al perjudicado -y a sus herederos- un derecho propio contra el asegurador, derecho que se funda en la propia ley, aun cuando tenga como presupuesto la existencia de un contrato de seguro”.

En la misma línea lo expresa, GONZÁLEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios...*, op. cit., pág. 872, al decir que el SOA “puede ser concebido como aquél de suscripción forzosa, por el que el asegurador se compromete, dentro de los límites legales y convencionales, a mantener indemne al asegurado cuando su patrimonio se vea gravado por una obligación de indemnizar a un tercero como consecuencia de una accidente de circulación causado con un vehículo a motor, derivada de responsabilidad civil”.

exoneración previstas en la Ley: culpa exclusiva de la víctima y fuerza mayor extraña a la conducción<sup>122</sup>.

Por otro lado, es evidente que, aunque no sea el objetivo primordial de la LUCVM, se trata de garantizar el patrimonio del propietario del vehículo, puesto que si no suscribe el seguro deberá responder frente a la víctima o frente al Fondo Nacional de Garantía, que podrá repetir contra el propietario y conductor, en el caso de que se vea obligado a indemnizar<sup>123</sup>.

A nuestro juicio, el SOA, al igual que otros seguros de responsabilidad civil obligatorios, son seguros de deudas o de protección del patrimonio del asegurado<sup>124</sup>. El hecho de que se establezca su obligatoriedad para proteger a las víctimas de una determinada actividad, generalmente de riesgo, como es el caso, no puede desnaturalizar su verdadera esencia. Es decir, una cosa es la obligatoriedad del seguro, cuya finalidad es la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, para que sean siempre indemnizadas y no dependan de la solvencia del causante, y otra, distinta, es la naturaleza del seguro de responsabilidad civil, que pretende garantizar el patrimonio del asegurado, pues su pretensión, al contratarlo –aunque sea obligatorio–, es protegerlo ante la deuda surgida ante un tercero.

En cuanto al Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación, como garantía del sistema, su creación venía establecida en el artículo 45 LUCVM, señalando que debía cubrir la responsabilidad civil de los conductores de vehículos de motor, derivada de hechos que hayan producido muerte, incapacidades o lesiones, en los casos

---

<sup>122</sup> Cfr. SANTOS BRIZ J./ALONSO PRIETO, L., “Tendencias jurisprudenciales sobre el seguro de responsabilidad civil automovilística”, *Revista de Derecho de la Circulación*, op. cit., pág. 5. Mantienen que, “en primer lugar, el contrato de seguro de responsabilidad civil, y no podía ser una excepción el seguro obligatorio de accidentes de la circulación, es un contrato que sirve para liquidar una responsabilidad civil, de manera que si ésta no existe o en su caso no es previamente declarada no puede operar el contrato de seguro, que en caso de darse la garantía. El seguro es accesorio de la responsabilidad: no existente o no declarada ésta, no puede operar aquél”.

<sup>123</sup> Así lo entiende, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 549.

<sup>124</sup> Por eso, ATIENZA NAVARRO M.L., “La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil...”, op. cit., en la pág. 1168, dice que “la doctrina, en muchas ocasiones, lo ha calificado de “seguro de daños” en interés del asegurado, por cuanto con él la compañía aseguradora asume la obligación de indemnizar los daños irrogados por hechos que, concretados en el contrato, generan la responsabilidad civil del asegurado”.

en que el vehículo o el conductor causante sean desconocidos o que siendo conocidos, aquél no esté asegurado y, en general, cuando no se produzca la asistencia o indemnización por los medios previstos.

El Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre, por el que se organiza el FNGRC, establece las funciones del mismo, constituyéndose como Organismo Autónomo, adscrito al Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General de Seguros<sup>125</sup>.

Posteriormente, el FNGRC desapareció como Organismo autónomo, en virtud del RD 2878/1981, de 13 de noviembre, y sus funciones fueron asumidas por el Consorcio de Compensación de Seguros, que era otro Organismo autónomo del Estado, que asumió, además, las funciones de la Comisaría del Seguro Obligatorio de Viajeros y de la Caja Central de Seguros.

#### **1.4 El juicio ejecutivo**

Una de las instituciones más relevantes creadas por la vieja LUCVM fue el llamado título ejecutivo, regulado en el artículo 52 de la Ley de 24 de diciembre de 1962. Durante el proceso de debate de la Ley se vio la necesidad de dotar a las víctimas, en los procedimientos penales, -que eran la mayoría, puesto que las imprudencias se perseguían de oficio, estando fuera de la disponibilidad de las partes-, de una herramienta ágil y eficaz para que pudieran reclamar las correspondientes indemnizaciones. En definitiva, de lo que se trataba era de dar cumplimiento a esa protección “a ultranza” de las víctimas de los accidentes de circulación, al igual que se hacía con otras instituciones reguladas en la Ley, como las que acabamos de analizar.

El juicio ejecutivo es una herramienta singular en nuestro Ordenamiento interno que, con distintas modificaciones ha pervivido hasta nuestros días<sup>126</sup>, siendo la regulación

---

<sup>125</sup> Las funciones se indican en el artículo 3 de este Decreto Ley. Posteriormente, el Decreto 2532/1967, de 11 de octubre, aprueba el Reglamento del Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación.

<sup>126</sup> La regulación prevista en la LUCVM se prolongó hasta su supresión por la Disposición Derogatoria de la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre.

actual bastante criticada<sup>127</sup>, porque ya existen otros mecanismos más ágiles y sencillos para que las víctimas puedan reclamar a las entidades aseguradoras sus pretensiones, como el vigente régimen de oferta y respuesta motivadas<sup>128</sup>, que será objeto de análisis en el Capítulo III.

La formación del título ejecutivo se encontraba dentro del Título IV de la originaria Ley del Automóvil, en el que se dictaban normas procesales civiles<sup>129</sup>, que acababan en la formación del título ejecutivo, como presupuesto para poder interponer la demanda ejecutiva, posibilitando el ejercicio de la acción directa contra la aseguradora, recogida en el artículo 42 de la Ley, al señalar que el que el perjudicado o sus herederos, para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, tenían acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño hasta el límite del seguro obligatorio.

La creación del título, en estos inicios, era el resultado de un procedimiento pericial, regulado en los artículos 48 y ss. de la LUCVM, dando valor de título ejecutivo al dictamen de los peritos, tal como reflejaba su artículo 51, al ordenar: *“El asegurador o el Fondo de Garantía, en su caso, vendrá obligado a satisfacer la indemnización fijada por los peritos hasta el límite del seguro obligatorio dentro de los diez días siguientes a su fijación. El dictamen fijado por los peritos será título ejecutivo, previa ratificación bajo juramento ante el Juez competente conforme al artículo anterior”*<sup>130</sup>.

---

<sup>127</sup> Actualmente, la regulación del título ejecutivo está en el artículo 13 del Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, dentro del Título II, bajo la rúbrica de “Ordenamiento procesal civil”.

<sup>128</sup> El sistema de oferta y respuesta motivadas fue instaurado, en un primer momento, por la Directiva 2000/26/CEE, de 16 de mayo (Cuarta Directiva), solo para los supuestos contemplados en la misma (víctimas transeúntes), generalizándose posteriormente para todas las víctimas de los accidentes de circulación, a través de la Quinta Directiva de Automóviles (Directiva 2005/14/CE, de 11 mayo, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE, 90/232/CEE y 2000/26/CE, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles). En ambos casos, lo que se pretende es proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, instaurando unos mecanismos para que las entidades aseguradoras atiendan rápidamente a los lesionados, mostrando en todo momento una conducta diligente respecto a la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización.

<sup>129</sup> Critica REGLERO CAMPOS, L.F., Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil..., op. cit., pág. 949 estas “normas procesales”, indicando “que no fueron otra cosa que un conjunto de reglas destinadas a la creación y regulación de un título ejecutivo, premisa ineludible para el acceso al procedimiento elegido como cauce de la pretensión resarcitoria fundamentada en la acción directa del art. 42 de la Ley”.

<sup>130</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil..., op. cit., pág. 950, que “a este procedimiento sirvió como modelo y precedente el ya instaurado en el Código de comercio para los seguros de incendios, concretamente en sus hoy derogados arts. 404 y siguientes, y sin diferenciar si como consecuencia del siniestro se habían seguido o no actuaciones penales”.

Durante los años siguientes, fueron muchas las dificultades y los inconvenientes que hubo para la formación del título ejecutivo, no exentas de crítica por parte de la doctrina<sup>131</sup>, lo que dio lugar a que se estimase en muchas ocasiones la oposición de las entidades aseguradoras de la excepción de nulidad del título<sup>132</sup>.

Por ello, la Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal<sup>133</sup>, reformó la regulación de la formación del título ejecutivo, cuya formulación, con algunas matizaciones, sigue vigente en la actualidad<sup>134</sup>, incorporándose al texto refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo<sup>135</sup>.

En definitiva, lo que se pretendía, como en cierto modo ocurre en la actualidad, era buscar un mecanismo para que las víctimas de un accidente de circulación, que no eran

---

<sup>131</sup> Vid. URÍA GONZÁLEZ R., “Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil” en *Coloquios sobre la responsabilidad civil del automóvil*, Documentación jurídica, 1963, pág. 314.

<sup>132</sup> Sobre esta cuestión, vid. DE RAMON FORNS, I., “Contra el auto de cuantía máxima”, *Diario La Ley*, N° 7901, Sección Doctrina, 13 Jul. 2012, Año XXXIII, pág. 1, que indica: “Para facilitar la reclamación del perjudicado por un accidente contra la aseguradora del presunto responsable, la citada Ley estableció (arts. 47 a 54) un procedimiento civil especial que tuvo muy escaso, por no decir nulo, éxito. Dicho procedimiento estaba encaminado a crear un título ejecutivo mediante la combinación de: i) una declaración del perjudicado ante el juez municipal, comarcal o de paz, o ante notario; o certificación de las diligencias penales incoadas; y ii) la reclamación a la aseguradora, que culminase en el dictamen de peritos. El conjunto de todo ello permitía iniciar un juicio ejecutivo, de acuerdo con lo previsto para este tipo de procedimientos en la Ley procesal entonces vigente”.

<sup>133</sup> BOE número 86, de 11 de abril de 1967.

<sup>134</sup> En efecto, la Disposición Adicional segunda de la Ley 3/1967, establecía una regulación similar a la actual: “Cuando en un proceso penal incoado por hecho cubierto por el Seguro Obligatorio de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículos de motor se declare la rebeldía del acusado, o recayere sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente, sin declaración de responsabilidad, si el perjudicado no hubiere renunciado a la acción civil ni la hubieren reservado para ejercitarla separadamente, antes de acordar el archivo de la causa, el Juez o Tribunal que hubiere conocido de la misma, dictará auto en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por dicho Seguro Obligatorio. El auto referido contendrá la descripción del hecho y la indicación de las personas y vehículo que intervinieron y de los asegurados de cada uno de éstos”.

<sup>135</sup> Cfr. DE LA CONCHA Y PELLICO G., “El nuevo título ejecutivo creado por la Ley 3-1967, de 8 de abril, *Revista de Derecho de la Circulación*, n° 4, año V, julio-agosto de 1968, pág. 323. Mantiene que el nuevo título ejecutivo creado por la Ley 3-1967 es un título que, “por el procedimiento casi siempre contradictorio en que se obtiene, por los garantías procesales que se exigen para su producción y por la naturaleza, nada menos que jurisdiccional del órgano que pronuncia el auto que lo integra, goza de una evidente fehaciencia o acreditamiento, al que por expreso mandato de la Adicional 2ª, se otorga el trato privilegiado de poder servir de soporte a pretensiones indemnizatorias que, por gozar de tales calidades, pueden hacerse valer en la vía procesal del juicio ejecutivo”.

resarcidas civilmente en un procedimiento penal, porque se sobreseía, se dictaba sentencia penal absolutoria o cualquier otra resolución que pusiera fin a la vía penal sin declaración de responsabilidad civil, tuvieran un cauce más ágil que la iniciación de un procedimiento declarativo de reclamación daños. Se trataba, quizá, de compensar ese tiempo que habían perdido las víctimas en el procedimiento penal sin ver satisfechas sus pretensiones civiles<sup>136</sup>.

Con la modificación reseñada, estamos en presencia de un título, ahora judicial<sup>137</sup>, cuyo presupuesto es la existencia de un procedimiento penal previo sin declaración de responsabilidad civil ni reserva de acciones civiles, que convivió con el originario y apenas utilizado procedimiento pericial al que nos hemos referido, hasta la Ley 21/2007, de 11 de julio<sup>138</sup>, que derogó este último, por resultar ineficaz.

En la actualidad, el procedimiento de ejecución de títulos tiene unas particularidades especiales cuando hablamos de la ejecución del auto de cuantía máxima del actual artículo 13 de la LRCSCVM, que lo acercan más a un juicio declarativo que a un ejecutivo propiamente dicho. Y es que, dadas las causas de oposición, el Juez no puede pronunciarse sólo sobre los presupuestos que dieron lugar a su formación, como ocurre en los procesos ejecutivos en sentido estricto, sino que irremediablemente debe entrar en cuestiones de fondo, para analizar causas de oposición, como la culpa exclusiva o concurrencia de culpa de la víctima y la fuerza mayor extraña al riesgo circulatorio, que lo asimilan a un procedimiento declarativo.

---

<sup>136</sup> Vid. DE RAMON FORNS, I., “Contra el auto de cuantía máxima”, *Diario La Ley...*, op. cit., pág. 2, al señalar que “su regulación era notablemente parecida a la actual, lo cual no deja de ser llamativo, dado que desde entonces se ha producido un enorme cambio en las leyes sustantivas, en las leyes procesales y en las circunstancias del tráfico. Este mantenimiento del auto de cuantía máxima, inmune a otros cambios y a las muchas polémicas y dificultades que siempre ha planteado, permite sospechar que el legislador nunca se ha preocupado de él; sospecha que se confirma plenamente cuando se observa que reiteradamente las reformas legales se olvidan de que existe el auto de cuantía máxima”.

<sup>137</sup> Cfr. BONET LOSCERTALES B., “El auto de cuantía máxima: Título de ejecución”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 40, abril de 2004 pág. 16. Sobre la naturaleza judicial del auto de cuantía máxima, señala “que otros razones ponen en duda esta afirmación —que sea un título judicial— y han llevado a algunos autores a calificar el auto de cuantía máxima como un título de naturaleza “híbrida” al confluir en él algunos caracteres propios de los títulos judiciales y otros de los títulos extrajudiciales. Por ello, no es extraño que los Tribunales tampoco coincidan al denominar el tipo de procedimiento de ejecución basado en este título refiriéndose, en unas ocasiones a él como proceso de ejecución sobre título judicial y en otras, sobre título no judicial”.

<sup>138</sup> Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre. BOE número 166, de julio de 2007.

Ocorre, sin embargo, que no siempre se analizan por parte de los juzgadores cuestiones de fondo o que, por tratarse de un procedimiento, en principio, sumario, no se debaten determinados aspectos que puedan interesar a cualquiera de las partes. En estos supuestos, al no producir la excepción de cosa juzgada, las resoluciones que se dictan en estos procesos, queda a salvo el derecho de las partes a promover el correspondiente procedimiento declarativo para satisfacer sus pretensiones, aunque apenas se ha utilizado esta posibilidad por parte de las entidades aseguradoras<sup>139</sup>.

Una de las cuestiones que siempre se ha suscitado es si el título ejecutivo solo debe recoger daños personales o caben otro tipo de daños, como materiales, gastos asistenciales, etc. Habitualmente, los jueces, en el título ejecutivo declaran como perjudicados a las personas que han sufrido daños personales o, en caso de fallecimiento, a los perjudicados por su muerte. En menos ocasiones, incluyen también los daños materiales y, otras veces, incluso, los gastos médicos, considerando, en este último caso, como perjudicados a los hospitales, a las compañías aseguradoras de asistencia sanitaria o a las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, que han soportado estos gastos y se subrogan en la posición de su asegurado.

---

<sup>139</sup> Esta es, precisamente, la cuestión que se plantea en la STS (Sala 1ª), de 18 de marzo de 2004 (RJ 2004\1903), en la que se analiza cuál es el alcance de no producir efectos de cosa juzgada las resoluciones dictadas en los procesos de ejecución de títulos. Los hechos se remiten a un accidente de circulación ocurrido el 4 de enero de 1995, en el que el padre de los recurrentes, conduciendo un turismo colisiona por alcance contra un tractor agrícola, asegurado por la entidad recurrida, a causa del cuál sufrió tales heridas que determinaron su muerte. A causa del tal accidente, se incoaron diligencias penales, en las que se dictó auto de cuantía máxima a tenor de lo dispuesto en el art. 10 de la LRCSCVM por una cuantía de 96.161,94 €. Posteriormente, se tramitó juicio ejecutivo en el que recayó sentencia condenatoria para la Entidad Mapfre Agropecuaria condenándola al pago de la citada suma.

La entidad aseguradora, al no producir la sentencia dictada en un procedimiento ejecutivo los efectos de cosa juzgada, entabló un declarativo de reclamación de cantidad contra los perjudicados por el accidente de circulación, siendo desestimadas sus pretensiones en primera instancia.

La A.P. de Valladolid, en cambio, dictó sentencia revocando la de primera instancia y estimando la demanda de la aseguradora. El TS, ante el recurso de Casación de los condenados, desestima el recurso, en el que, citando algunas resoluciones que corroboran su tesis (SSTS 6 de noviembre de 1981, 24 de mayo de 1984, 15 de octubre de 1991, 24 de noviembre de 1993 y 26 de febrero de 1996), explica que las sentencias dictadas en los juicios ejecutivos no producen la excepción de cosa juzgada y, en consecuencia, se pueden alegar excepciones que no pudieron ejercitarse en el juicio ejecutivo primario, dado el estrecho cauce del mismo, en el que, en este caso, sólo se pudo esgrimir la excepción de culpa exclusiva de la víctima. Además, añade, si se ha admitido que la cosa juzgada se produce incluso en los juicios sumarios, es sólo respecto a las cuestiones limitadas que en ellos puedan ser juzgadas, lo que no impide un juicio ordinario declarativo posterior sobre aquéllas cuestiones que no pueden ser resueltas en dicho juicio sumario, como dice la sentencia de la Sala de 14 de diciembre de 1992.

Respecto a los daños materiales, hay un sector de la doctrina<sup>140</sup> y así lo entienden también buena parte de los juzgadores que, dados los motivos de oposición del artículo 556.3 de la vigente LEC, no tienen cabida en el auto de cuantía máxima y, en consecuencia, tampoco en el procedimiento de ejecución del mismo<sup>141</sup>, y ello, porque para la indemnización de los daños materiales se exige la demostración por el ejecutante de la responsabilidad del causante del daño, en concordancia con el artículo 1902 del Código Civil. En otras palabras, esta tesis aboga por la incompatibilidad del aseguramiento obligatorio de los daños materiales con el juicio ejecutivo, al regir en ellos el principio de subjetividad.

Otro sector, quizá mayoritario<sup>142</sup>, considera que el auto ejecutivo puede contener también los daños materiales, al estimar que no hay razón legal alguna para excluir estos daños, ni a los perjudicados subrogados, siempre que no se haya abonado la correspondiente indemnización antes de la formación del título. Dónde la Ley no excluye, dicen, como así es, no debemos excluir, siendo la única limitación cuantitativa y no cualitativa; es decir, dentro de los límites del seguro obligatorio. Cuestión distinta será el esfuerzo probatorio que tendrán que desarrollar en la demanda ejecutiva para acreditar la responsabilidad del infractor, según el régimen de imputación que establece el art. 1 de la LRCSCVM para este tipo de daños.

En el caso de gastos asistenciales, también se plantea si deben o no estar incluidos en el auto de cuantía máxima y, en su caso, si tienen o no la consideración de perjudicados los hospitales, las aseguradoras de asistencia sanitaria o las mutuas, a los efectos de su

---

<sup>140</sup> En tal sentido, vid. DE RAMON FORNS, I., “Contra el auto de cuantía máxima...op. cit., pág. 3 que “resulta chocante conceder un cauce privilegiado para reclamar unos daños materiales; y las disposiciones restrictivas de la Ley de Enjuiciamiento Civil sobre motivos de oposición al despacho de ejecución de un auto de cuantía máxima no encajan con un régimen de responsabilidad como el que se aplica a los daños materiales, ya que es ilógico que en una materia en la que rigen los principios generales de la responsabilidad extracontractual (...)”.

<sup>141</sup> Vid., entre otras, SSAP de Almería, de 3 de febrero de 1994 (AC 1994\329), Granada, de 2 de diciembre de 1993 (AC 1933\2433) y Sevilla, de 6 de abril de 2000 (AC 2000\1687).

<sup>142</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas...*, op. cit. pág. 215.



inclusión en el título ejecutivo, dado el privilegio del que gozan por llevar aparejada ejecución<sup>143</sup>.

La SAP de Málaga de 20 de octubre de 2003 (AC 2003\2092), sostiene que, entre los perjuicios a que se refiere el citado artículo 10 (actual artículo 13 de la LRCSCVM), se encuentran los provocados por la asistencia médico-hospitalaria de los accidentados, por ser la misma indispensable cuando uno de los accidentados resulta lesionado. En consecuencia, el lesionado, si ha tenido que hacer frente a tales gastos tiene derecho a que se recojan en el auto ejecutivo, y por consiguiente, a reclamarlos de la aseguradora que se declare responsable. Si tales gastos no los ha tenido que satisfacer el perjudicado, como consecuencia de la asistencia sanitaria universal que prima en nuestro sistema sanitario de seguridad social, o como consecuencia de haber acudido el lesionado a la aseguradora sanitaria con la que tiene suscrito un seguro de enfermedad, es evidente que la misma se subroga, en base al art. 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (en adelante, LCS)<sup>144</sup> en el crédito que el lesionado mantenía contra la declarada responsable, según el auto que se dicte; y, evidentemente, la condición en la que aquélla se subroga es la misma; es decir, el título sigue teniendo los mismos privilegios que se le reconocían al perjudicado<sup>145</sup>.

---

<sup>143</sup> Sobre esta temática, Vid. REGLERO CAMPOS, L.F (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2ª edición, 2002, pág. 888. A juicio del autor, el art. 10 no alude a la persona o personas en cuyo favor haya de dictarse el auto, pero el artículo 9 cuando dice que “la acción conferida en el artículo 6 a la víctima o a sus herederos contra el asegurador se ejercitará en la forma establecida en este título”, se refiere a que, en principio, el círculo de personas que debe considerarse como potenciales beneficiarias del auto lo constituye la propia víctima o, en caso de fallecimiento de ésta, quienes resulten perjudicados por su muerte.

<sup>144</sup> BOE número 250, de 17 de octubre de 1980.

<sup>145</sup> En un supuesto similar, La SAP de Madrid de 13 de octubre de 1995, establece: “Perjudicar, en palabras del Diccionario de la Real Academia Española supone tanto como -ocasionar daño o menoscabo material o moral-, de manera que perjudicado en la persona que padece el daño o menoscabo a que acabamos de hacer mención. El término -perjudicado- en los preceptos reseñados anteriormente de la Ley del Automóvil son indicativos de la persona que como consecuencia de un accidente experimenta un menoscabo material o moral, siempre que pudiese tener acogida dentro de los específicos límites cuantitativos del seguro obligatorio, que persigue una indemnización a ultranza de quienes hubiesen padecido un accidente de circulación”.

En igual sentido, la SAP de Barcelona de 16 de julio de 1999 (AC 1999\5761), puntualiza que es claro que los gastos médicos-hospitalarios se entienden incluidos por la LRCSCVM, ex art. 1.2 de la misma, entre los daños personales figurando en el Anexo a dicha ley como sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, al establecer en el punto 1.6 que, “además de las indemnizaciones fijadas con arreglo a las tablas, se satisfarán en todo caso los gastos de asistencia médica y hospitalización y además, en las indemnizaciones por muerte, los gastos de entierro y funeral”.

En todo caso, pensamos que en la actualidad carece de sentido mantener esta figura<sup>146</sup>, que ha tenido su razón de ser en la época en la que fue creada, para reforzar esa protección de las víctimas de los accidentes de circulación, pero que hoy ya no es necesaria, por cuanto que, como hemos apuntado, existen otros mecanismos más ágiles y eficaces para garantizar los derechos de las víctimas de la circulación viaria y no la utilización de un proceso penal desnaturalizado, que tiene como finalidad la obtención de un título ejecutivo.

Creemos que la regulación de la oferta y respuesta motivadas, introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, que traspuso la Quinta Directiva de Automóviles, así como las consecuencias que se derivan de su incumplimiento, está agilizando de forma notable los acuerdos extrajudiciales entre las entidades aseguradoras y las víctimas del tráfico, de modo que lo que habría que hacer, en su caso, es corregir los posibles deficiencias de este sistema, que analizaremos con más profundidad en el Capítulo III de este trabajo, y no mantener una figura que consideramos anacrónica. También el sistema de valoración de daños personales ocasionados en accidentes de circulación, introducido en nuestro Ordenamiento jurídico mediante la Ley 30/1995, está contribuyendo de forma notable a la resolución extrajudicial de los perjuicios derivados de estos accidentes.

### **1.5 La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil**

Otros de los mecanismos previstos en la legislación originaria de la responsabilidad civil automovilística, fue la regulación por primera vez en nuestro Ordenamiento jurídico de la acción directa contra el asegurador del vehículo<sup>147</sup>.

---

<sup>146</sup> Así se pronuncia también DE RAMON FORS, I., “Contra el auto de cuantía máxima”, *Diario La Ley*, op. cit., pág. 5, al decir que “el auto de cuantía máxima, que se creó para proporcionar a las víctimas de accidentes de tráfico un cauce procesal más rápido en la reclamación tras la tramitación de un proceso penal sin condena, debería desaparecer. Actualmente, el proceso civil declarativo será casi siempre más rápido y sencillo”.

<sup>147</sup> Puede decirse que ya había algunos ejemplos de reconocimiento de acción directa en nuestro ordenamiento, pero sin la trascendencia de la que estamos analizando, como la acción directa que el artículo 1552 CC concede al arrendador frente al subarrendatario, la concedida a trabajadores y suministradores contra el comité ex artículo 1597 CC, la contemplada en el artículo 1722 CC, que concede en determinados supuestos acción al mandante contra el sustituto, etc. Vid. sobre esta cuestión CASTÁN TOBEÑAS J., *Derecho Civil Español, común y foral*, Tomo III, 13ª, Editorial Reus, Madrid, 1983, pág. 286 y ss.

En efecto, se trataba de una herramienta puesta en manos de las víctimas de los accidentes de circulación que, al igual que otras, como las que estamos analizando, respondían a esa protección “a ultranza” de aquéllas, suponiendo un medio de defensa trascendental para la protección de los terceros perjudicados que<sup>148</sup>, hasta ese momento, no lo habían encontrado con los medios de los que habían dispuesto<sup>149</sup>.

Esta posibilidad de que las víctimas ejercitasen sus pretensiones contra el asegurador fue recogida con posterioridad en otros seguros obligatorios, como el seguro de accidentes nucleares o el seguro de caza<sup>150</sup>, para terminar generalizándose para todos los seguros obligatorios y facultativos de responsabilidad civil en el vigente artículo 76 de la LCS<sup>151</sup>. En la actualidad, en los seguros de responsabilidad civil y, en particular, en la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, la acción directa tiene un gran protagonismo, siendo objeto de constantes debates doctrinales y jurisprudenciales, que han dado lugar a que este mecanismo procesal configure de alguna manera la propia naturaleza del seguro de responsabilidad civil.

La acción directa, que permite al perjudicado o a sus herederos reclamar solo a la entidad aseguradora, no puede hacer abstracción del causante del daño. Una cosa es que se permita no traerlo al proceso y otra muy distinta es prescindir totalmente del mismo.

---

<sup>148</sup> Vid. VEIGA COPO, A., *Tratado del contrato de seguro*, Tomo II, editorial Aranzadi, 3ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2014, págs. 300-301, que al referirse al tercero apuntilla que “no está determinado en el contrato de seguro, que no es parte y que al mismo tiempo es inmune a toda excepción que el asegurador pudiera entablar frente al asegurado causante o responsable del daño”.

<sup>149</sup> En este sentido, señala BAILLO Y MORALES-ARCE J, *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística*, Colección Studia Albornotiana, núm. LXXIV, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 2000, pág. 30, que “ni la acción subrogatoria, ni la revocatoria, ni la acción de enriquecimiento injusto, eran medios suficientes para la tutela de los terceros, por lo que la consagración de la acción directa fue totalmente decisiva para facilitar y no hacer ilusorio el resarcimiento de aquéllas, dado que la Ley ofrecía a los mismos una tutela de carácter público y consideraba como una de sus principales finalidades la protección de los terceros”.

<sup>150</sup> Así, el artículo 40 del Decreto 2177/1967, de 22 de julio, indica: “El asegurador queda obligado, en virtud de la póliza de seguro de riesgo nucleares frente al perjudicado y sus causahabientes, en los mismos casos y términos que lo estuviera el explotador”. Por su parte, el artículo 52.5 del Reglamento derogado de la Ley de Caza, aprobado por el RD 506/1971, de 25 de marzo, establecía: “El asegurador, hasta el límite del seguro, habrá de satisfacer a las personas dañadas en accidentes de caza o a sus derechohabientes el importe de los daños sufridos, sin que en ningún caso pueda oponerles las excepciones que le asistan contra el asegurado o contra un tercero”.

<sup>151</sup> No obstante, antes del reconocimiento legal de la acción directa en el artículo 76 de la LCS, ya la había reconocido la jurisprudencia, aunque no tuviera apoyo legal, con la finalidad de proteger los intereses del perjudicado. Así lo indica, ATIENZA NAVARRO M.L., “La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil...”, op. cit., pág. 1175, citando como ejemplos de este reconocimiento jurisprudencial, las sentencias: STS (Sala 2ª), de 29 de octubre de 1984 (1984/5108); STS (Sala 1ª), de 28 de enero de 1985 (RJ 1985\202) y STS (Sala 1ª), de 22 de diciembre de 1989 (RJ 1989\8864).

Es evidente que el perjudicado tiene acción contra la entidad aseguradora, porque tiene acción contra el causante del daño. Así, si no hay responsabilidad civil del asegurado, el perjudicado verá frustrada su pretensión, porque tampoco habrá responsabilidad civil de la aseguradora. En este sentido, podríamos decir que la acción directa tiene un carácter procesal y no sustantivo, ya que la exigencia de un responsable del daño es un presupuesto material para su viabilidad<sup>152</sup>. Cuestión diferente es que en no pocas ocasiones se haya condenado a las entidades aseguradoras sin determinar la responsabilidad de su asegurado o, incluso, absolviéndole, como ocurrió en la STS (Sala 1ª), de 5 de julio de 1989 (RJ 1989\5297).

Puede decirse que la regulación de la acción directa en el artículo 42 de la LUCVM, que decreta: “ *el perjudicado o sus herederos, para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar, tenían acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño hasta el límite del seguro obligatorio*”, otorga a las víctimas de los accidentes de circulación, ajenas a la relación contractual entre asegurador y asegurado, un derecho propio y autónomo frente a las entidades aseguradoras, distinto, si se quiere, al que ostentan frente al causante del daño<sup>153</sup>.

Naturalmente, en esta regulación inicial de la acción directa está vinculada al seguro obligatorio y al régimen de responsabilidad civil instaurado en la LUCVM. De este modo, el artículo 43 de la Ley hacía responsable al asegurador, dentro de los límites del Seguro Obligatorio, quedando exento de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad conforme al artículo 39, sin que en ningún caso pueda oponer al perjudicado o a sus herederos las excepciones que le asistan contra el asegurado o contra un tercero.

---

<sup>152</sup> No obstante, la mayoría de la doctrina se inclina por considerar la acción directa como una acción sustancial, que atribuye al perjudicado un derecho propio. Sobre esta cuestión, BAILLO Y MORALES-ARCE J, *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad...* op. cit., pág. 38, considera que “no conviene olvidar que la acción directa concedida por la Ley, es una acción en sentido sustancial, esto es, un derecho provisto de acción, por la sencilla razón de que este tipo de acción viene directamente concedida por las leyes, en casos absolutamente excepcionales, precisamente con la finalidad de satisfacer determinados crédito que, por su extraordinaria importancia, reciben una protección especialísima”.

<sup>153</sup> Vid. la STS (Sala 1ª) de 20 de marzo de 2013 (RJ 2013\8070), que considera la acción directa como un derecho propio de la víctima, que no deriva solo del contrato sino también de la ley. Por tanto no se ve afectado por las exclusiones de cobertura. Al asegurador sólo le queda la vía del regreso. Que el regreso fracase por insolvencia del asegurado es parte de su riesgo como empresa.

Esta posibilidad de que el asegurador no pudiera oponer al perjudicado las excepciones que tuviera contra su asegurado, que después se recogería con mejor redacción en el artículo 76 de la LCS, suponía un fortalecimiento de esa autonomía del perjudicado contra el asegurador<sup>154</sup>.

El artículo 44 de la LUCVM, establecía, quizá como contrapartida a favor del asegurador, la posibilidad de repetir contra el asegurado, entre otras, por causas derivadas del contrato. En la actualidad, debido a los excesos de las entidades aseguradoras, que incluían en los contratos de seguro algunas cláusulas de repetición ciertamente conflictivas, la Ley 21/2007, de 11 de julio, que modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre de 2004<sup>155</sup>, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre de 2004, para defender también a los tomadores y asegurados de este seguro, según se explica en su Exposición de Motivos, limita las posibilidades de incluir en el contrato determinadas exclusiones y,

---

<sup>154</sup> Advierte, SÁNCHEZ CALERO, F., *Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 4ª edición, octubre, 2010, pág. 1729, que “la equiparación que tiene el tercero frente al asegurador y al conductor, buscada por la Ley se encontró con la necesidad de que debía constreñirse al límite del seguro, de manera que lo que se ganó en fortalecimiento de crédito del tercero, se perdió en su contenido económico; es decir, mediante una limitación cuantitativa de las indemnizaciones a sumas absolutamente insuficientes”.

<sup>155</sup> Así, el artículo 10 del RDL 8/2004, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, modificado por la Ley 21/2007, de 11 de julio, establece que el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: c) Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir.

por ende, de repetir contra los mismos<sup>156</sup>, exclusivamente a los casos de la conducción sin el correspondiente permiso de conducir<sup>157</sup>.

En todo caso, hay que decir que la introducción de la acción directa y el seguro obligatorio por parte de la Ley 122/1962, dio lugar a que la doctrina, en los primeros momentos de su aplicación tuviera cierto desconcierto<sup>158</sup>, planteándose la naturaleza jurídica del seguro obligatorio<sup>159</sup>, precisamente, por su convivencia con la acción directa<sup>160</sup>. Como hemos reseñado, la acción directa va a tener y sigue teniendo un enorme influjo en la consideración del seguro de responsabilidad civil, pero de ningún

---

<sup>156</sup> Este el caso analizado en la reciente STS (Sala 1ª), de 20 de noviembre de 2014 (RJ 2014\5970), en la que se plantea un supuesto de repetición de una entidad aseguradora contra su asegurado, por haber conducido el vehículo y ocasionado daños a terceros un menor de 26 años, no declarado en la póliza. La Sala, casa la sentencia de la AP de Madrid, que había estimado el recurso de la aseguradora, indicando que el artículo 10, c) de la LRCSCVM, autoriza la repetición: “Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir”. Es decir que legalmente se limita la posibilidad de pacto sobre repetición al supuesto de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir, de modo que fuera de tal caso solo cabe la repetición en los supuestos previstos por la Ley, no alcanzando los supuestos legalmente previstos al caso de conducción por persona no autorizada según el contrato que sea menor de veintiséis años, como sucede en el caso analizado.

<sup>157</sup> En el apartado III, de la Exposición de Motivos de la Ley 21/2007, de 11 de julio, se indica: Con el objetivo de reforzar el carácter de protección patrimonial para el tomador o asegurado, se limitan las posibilidades de repetición por el asegurador sobre ellos a las causas previstas en la Ley, con eliminación de la posibilidad de que el asegurador repita contra el tomador o asegurado por causas previstas en el contrato”.

<sup>158</sup> Vid. BLANC DÍAZ, J.M., “Consideraciones sobre la naturaleza del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la Ley de 24 de diciembre de 1962”, en *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 5, año 1, mayo de 1964, pág. 290. Indica que la doctrina ha recibido con cierto recelo estas innovaciones, y no tanto por lo que en el fondo representan como por la norma en que se introducción y así no ha ocultado su temor a que las técnicas manejadas con cierto desenfado por el legislador, se resientan muy pronto de no haber sido elaboradas suficientemente.

<sup>159</sup> Refiriéndose a la acción directa, SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico...*, op. cit. pág. 152, mantenía que, ante tan decidida tutela de la posición jurídica del dañado, bien se entendió desde un principio que la normativa propia del Seguro Obligatorio supuso la desnaturalización del mismo como típico seguro de responsabilidad civil.

<sup>160</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas...*, op. cit. pág. 215. Indica que “en los primeros momentos de la instauración del SOA, se afirmaba enfáticamente que la existencia de la acción directa en el seguro obligatorio, respondía a la idea de atender a la protección de la víctima, como finalidad social de carácter prevalente”.

modo va a modificar su naturaleza<sup>161</sup>, ni lo va a convertir, como se ha dicho, en un seguro a favor de tercero<sup>162</sup>.

Realmente, pese a las dudas iniciales, la acción directa, es una institución distinta al seguro de responsabilidad civil, aunque tengan una evidente relación por su configuración legal. Por ello, somos de la creencia de que la acción directa no debe determinar la naturaleza jurídica ni la esencia del seguro de responsabilidad civil, entendido como un acuerdo de voluntades entre asegurador y asegurado, cuyo fin es la salvaguarda del patrimonio del segundo, como consecuencia del nacimiento de una deuda a cargo del responsable (asegurado)<sup>163</sup>. Lo único que ocurrió es que la Ley transformó en necesario un contrato potestativo, el de seguro de responsabilidad civil, ejerciendo sobre el propietario de un vehículo de motor la presión de forzarle a celebrarlo (el contrato) si quiere valerse de él (el vehículo)<sup>164</sup>.

Esta distinción entre la acción directa y el seguro de responsabilidad civil, se puede ver también en el hecho de que se puede ejercitar también contra el Consorcio de Compensación de Seguros, precisamente, porque no existen contrato que vincule al responsable del daño con ningún asegurador.

---

<sup>161</sup> Cfr. CALZADA CONDE, M.A., *El Seguro de Responsabilidad Civil*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2005, pág. 122. Considera que “el derecho del tercero frente al asegurador –y la correlativa acción- existe no porque las partes contratantes o la Ley se lo haya querido otorgar graciosamente o en atención de un interés del mismo extraño al contrato, sino porque es necesario para que se garantice al máximo y en la mejor forma posible el respeto al principio indemnizatorio”.

<sup>162</sup> Dice BAILLO Y MORALES-ARCE J., *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 48, que “los defensores de esta teoría del contrato a favor de tercero, apoyándose en el artículo transcrito (1.577.1º CC), consideraban el SOA como un contrato de este tipo, en virtud del cual, el estipulante (tomador del seguro) realizaba una estipulación a favor de un tercero beneficiario (tercero perjudicado), adquiriendo este último un derecho contra el prominente (compañía aseguradora), al convertirse en acreedor de la prestación”.

Si entienden que estamos ante un seguro a favor de tercero: CARRO DEL CASTILLO J.A., “La acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil en la LCS”, en AAVV (VERDERA Y TUELLS E. (Director), *Comentarios a la LCS*, editores: Colegio Universitario de Estudios Financieros, CUNEF, Madrid, 1982, pág. 966; PERÁN ORTEGA J., *La responsabilidad civil y su seguro*, edit. Tecnos, Madrid, 1998, págs... 122 y 123.

<sup>163</sup> Sostiene esta posición VEIGA COPO A., *La acción de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad civil*, edit. Thomson Reuters Civitas, Cizur Menor (Navarra), 2013, pág. 21, advirtiendo que, “sin duda, el seguro de responsabilidad civil no es, bajo ningún concepto, un seguro que se perfecciona en interés de tercero, sino del propio responsable, de quien titula el interés asegurado”.

<sup>164</sup> Así lo manifiesta BLANC DÍAZ, J.M., “Consideraciones sobre la naturaleza del seguro obligatorio...”, op. cit., pág. 290.

Por otro lado, también se planteó con esta nueva regulación la convivencia entre la acción *aquiliana*, que tiene el perjudicado como consecuencia de un hecho dañoso del causante del daño –ex artículo 1902 del CC- y la acción directa consagrada *ex lege* en el artículo 42 de la Ley 122/1962, que tiene el perjudicado contra el asegurador obligatorio. De este modo, se planteó si la víctima puede dirigirse exclusivamente contra el asegurador, en virtud de la acción directa, o si, siempre que la ejercite, debe necesariamente dirigirse también contra el causante del daño<sup>165</sup>.

Algunos autores entienden que es difícil comprender que en un seguro de responsabilidad civil, en el que su esencia es la cobertura por el asegurador del riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero, pueda exigirse el cumplimiento a la entidad aseguradora de la obligación del asegurado frente al tercero perjudicado, sin que previamente se declare, estando presente en el procedimiento el causante del daño, la real y efectiva responsabilidad del asegurado<sup>166</sup>.

En general, tanto la doctrina como la jurisprudencia del Tribunal Supremo, han entendido que existe una relación de solidaridad entre la obligación que tiene la entidad aseguradora y el responsable del daño, frente al tercero perjudicado<sup>167</sup>. Aunque no deja de ser un asunto polémico, se admite en nuestro sistema que se pueda demandar exclusivamente a la entidad aseguradoras, sin llevar al proceso al asegurado, causante del daño<sup>168</sup>. En el Ordenamiento italiano, por ejemplo, es necesario demandar

---

<sup>165</sup> Vid. BINEY, *L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur*, Paris, 1934, pág. 5. Señalaba este autor muchos años antes, que “una de las principales dificultades que conlleva el ejercicio de la acción directa reside en conocer si la víctima del daño puede accionar únicamente contra el asegurador, o si aquélla puede actuar, necesariamente y al mismo tiempo, contra el asegurador y asegurado autor del daño”.

<sup>166</sup> Así lo manifiesta, SÁNCHEZ CALERO F., “Prologo”, en BAILLO Y MORALES-ARCE J, *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 17, refiriéndose a la postura que mantiene el autor del libro.

<sup>167</sup> En este sentido, señala ELGUERO MERINO J.M., “Artículo 76”, *Ley de Contrato de Seguro. Jurisprudencia comentada*, en BADILLO ARIAS, J.A., (Coord.), 2ª edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2011, pág. 1317, que esta acción tiene su razón de ser en el vínculo de solidaridad pasiva con el que el artículo 76 une al asegurador y asegurado frente al tercero perjudicado.

En el mismo sentido, ATIENZA NAVARRO M.L., “La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil...”, op. cit., pág. 1177. Para la autora, “el artículo 76 crea, en beneficio de la víctima, una situación de solidaridad pasiva entre el asegurador y el asegurado, al permitirle reclamar al primero dentro de los límites que marca la ley y el contrato de seguro”.

<sup>168</sup> Vid. al respecto, GONZÁLEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios...*, op. cit., pág. 934. A juicio del autor, “al margen de consideraciones teóricas, la realidad es que, en efecto, el perjudicado directo o su herederos



conjuntamente al responsable del daño y al asegurador, estableciéndose la existencia de un litisconsorcio pasivo necesario entre ambos<sup>169</sup>.

No obstante, apreciamos que si se ejercita la acción directa exclusivamente contra la entidad aseguradora, por considerarla responsable solidaria, junto al asegurado, frente al perjudicado, no significa que no tenga que quedar acreditado en el proceso, mediante la práctica de las correspondientes pruebas, la responsabilidad del causante del daño. En definitiva, la indicada autonomía de la acción directa y la solidaridad entre la aseguradora y el responsable del daño, no pueden convertir a la acción directa en algo ajeno y absolutamente independiente del responsable del daño<sup>170</sup>.

Por todo ello y, salvo casos aislados, la jurisprudencia sostiene que para condenar a la aseguradora, en un procedimiento en el que el tercero ejercita la acción directa contra ella, es necesario que quede acreditada la responsabilidad civil del causante del daño. Así, la STS (Sala 1ª) de 8 de febrero de 1992 (RJ 1992\1198), señala que: *“no puede hablarse de responsabilidad civil del conductor en este caso, ni en consecuencia ha de cubrir la entidad aseguradora recurrida los daños causados, puesto que el contrato de seguro vigente con el asegurado conductor únicamente comprende, según se ha visto, los daños causados de que sea civilmente responsable el conductor asegurado o la persona por él autorizada”*.

Sin embargo, hemos encontrado alguna sentencia aislada, que ha condenado a la aseguradora sin que quede acreditada la responsabilidad civil del asegurado. Se trata de la STS (Sala 1ª), de 5 de julio de 1989 (RJ 1989\5297), en la que se condenó a la

---

pueden demandar directamente al asegurador obligatorio, incluso, sin necesidad de hacerlo conjuntamente con el causante del daño”.

<sup>169</sup> Así lo apunta BAILLO Y MORALES-ARCE J, *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., págs. 102 y ss.

<sup>170</sup> Tal vez por eso, en el Anteproyecto de Código Mercantil, aprobado por el Gobierno en junio de 2014, al referirse a la acción directa, estipulada en el artículo 582-47, se indica, corrigiendo el vigente artículo 76 LCS, que “el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador del responsable para exigirle...”. Se habla de asegurador del “responsable”, haciendo alusión a lo que sostenemos de que deber quedar acreditada la responsabilidad civil del asegurado. Quizá hubiera sido más oportuno, para dejar las cosas claras, haber recogido lo previsto en la Propuesta de Código Mercantil elaborada por la Sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, presentada en septiembre de 2013, que establecía un segundo apartado en el artículo 592-47, en los siguientes términos: “La declaración de la responsabilidad del asegurado de acuerdo con su normativa específica será previa a la eventual condena al asegurador de la cobertura de esa responsabilidad civil”.

entidad aseguradora a indemnizar a los padres de una niña fallecida, como consecuencia de la caída de los cristales de la ventana de un edificio, habiendo absuelto al asegurado, que era la comunidad de propietario. El alto tribunal argumenta que: *“la misma evolución de los tiempos, en pos de robustecer más el principio de que, en lo posible, se impidiera que ningún dañado quedara indemne con la adecuada tutela efectiva judicial...”*<sup>171</sup>.

### **1.6 La evolución de la doctrina jurisprudencial en los primeros años de aplicación de la LUCVM**

Antes de la entrada en vigor de la LUCVM, siguiendo la tendencia que hemos visto, salvo casos aislados, no puede decirse que la jurisprudencia aceptase la objetivación de la responsabilidad civil en actividades que generan riesgos para los demás, como la conducción de vehículos a motor. No se entendía que pudiera haber responsabilidad sin que quedase acreditada la culpa del causante.

Con cierto recelo, como veremos, fue la Ley de 24 de diciembre de 1962, al haber introducido un régimen de responsabilidad objetiva, la que originó que la jurisprudencia fuera aplicando tesis objetivadoras de la responsabilidad civil de la circulación, aceptando la posibilidad de condenar a un conductor sin que quedase acreditada la culpa en el accidente, quedando relegado el perjudicado a probar su daño.

Podríamos decir que hasta la Ley del 62 había dos modalidades de responsabilidad civil por riesgo: la objetiva, que implicaba que el causante del daño respondía siempre frente a la víctima, salvo que probara alguna de las causas de exoneración, tales como la culpa exclusiva de la víctima, o la fuerza mayor extraña al riesgo; y la modalidad subjetiva, más conservadora y menos protectora que, admitiendo que debe quedar acreditada la

---

<sup>171</sup> Obviamente, esta sentencia ha sido criticada por la doctrina. En tal sentido, vid. ILLESCAS ORTIZ R. “Seguro de responsabilidad civil. absolución del asegurado y condena de la aseguradora”, *Cuadernos Cívitas de jurisprudencia civil*, nº 20, abril-agosto 1989, pág. 641, que, haciendo un símil, indica que: “es como obligar al pago de la indemnización estipulada en un seguro de vida para el caso de la muerte sin haberse producido el previo fallecimiento del asegurado”.

En sentido contrario, PANTALEÓN PRIETO F., “Notas sobre la nueva Ley de Contrato de Seguro”, en AAVV (VERDERA Y TUELLES E. (Director), *Comentarios a la LCS*, editores: Colegio Universitario de Estudios Financieros, CUNEF, Madrid, 1982, págs. 938 y 939, sostiene que “el seguro de responsabilidad civil, en el ámbito objetivo delimitado en la póliza, es un criterio objetivo de nacimiento de la responsabilidad civil del asegurador, independientemente de la responsabilidad civil del asegurado”.

culpa del causante, la presumía, mediante el mecanismo procesal de la inversión de la carga de la prueba.

La Ley del 62, como hemos indicado, optó por la primera opción, sin presunción de culpabilidad del agente dañoso, aunque limitada al seguro obligatorio. No obstante, este nuevo concepto de responsabilidad civil costó que fuera asumido por la doctrina y la jurisprudencia, quizá llevados por la inercia de la situación precedente<sup>172</sup>.

Desde que se publicó la Ley y hasta su entrada en vigor, en junio de 1965, se empezó a potenciar la teoría del riesgo, pero aplicando el artículo 1902 del CC<sup>173</sup>, pues no podía ser de otro modo, ya que era el precepto que había que utilizar, pero presumiendo la culpa del causante del daño. Así, la conocida STS (Sala 1ª) de 9 de abril de 1963 (RJ 1964\1964) fue pionera en esta aplicación del artículo 1902 del CC presumiendo la culpa del causante. El accidente fue ocasionado por el deslizamiento de un camión al estar la carretera en malas condiciones por la lluvia, colisionado contra un árbol, muriendo un ocupante del mismo. En primera y segunda instancia se desestimó la demanda por no quedar acreditada la culpa del conductor del camión. Sin embargo, el Tribunal Supremo admitió el recurso de casación, indicando en su considerando 7º que: *“la responsabilidad que se deriva para el poseedor de un vehículo de motor por los daños que el mismo cause mientras es utilizado, se considera en general como una responsabilidad por riesgo, es decir, derivada del simple hecho de aquella posesión o utilización, prescindiendo de la culpa de las personas que lo manejan, por estimar que el uso de un automóvil, ya de por sí implica un riesgo para el tráfico, y este riesgo es suficiente para acarrear aquella responsabilidad, pero si bien se examinan la mayoría de los accidentes causantes de daños derivados del uso de vehículos de motor, se observará que no se rigen sus consecuencias puramente por el principio de*

---

<sup>172</sup> En tal sentido, SANTOS BRIZ J., “La responsabilidad civil en la Constitución”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº3, marzo de 1989, pág. 120, sostenía que el artículo 39 de la Ley del Automóvil está montado indudablemente sobre la presunción de la culpa del conductor, que lleva a la inversión de la carga de la prueba, salvo en los supuestos excepcionales que contempla.

<sup>173</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, op. cit., pág. 39. En esta línea, señala que “partiendo, pues, del señorío legal del elemento culposo, la jurisprudencia fue cambiando el sentido del artículo 1902 CC y ello por la modulación de la regla probatoria con que funcionaba, situada extramuros de él”.

*responsabilidad por riesgo, y que en parte se trata solamente de una responsabilidad por culpa agravada*”<sup>174</sup>.

Como puede verse, en esta sentencia se ve claramente los principios de la responsabilidad automovilística regulada en la publicada Ley de 1962, aunque todavía no estuviera en vigor, pues su artículo 39 establecía una responsabilidad objetiva atenuada<sup>175</sup>, prescindiendo de la culpa como criterio atributivo de la responsabilidad.

Sin embargo, a partir de la entrada en vigor de la Ley, hubo unos años de cierta confusión a la hora de aplicar el nuevo régimen de responsabilidad objetiva. Los juzgadores estaban demasiado anclados en la idea de la culpa como criterio de atribución de responsabilidad civil, que durante décadas habían sostenido, y les costaba condenar al conductor de un vehículo sin que quedase acreditada su culpabilidad en el accidente. Así ocurría en supuestos en los que el accidente era consecuencia de fallos en los mecanismos del vehículo como los frenos.

En algunos casos, se dio la paradoja de que se condenaba a la entidad aseguradora, en virtud del ejercicio de la acción directa por parte del perjudicado y se absolvía al conductor porque no quedaba acreditada su responsabilidad en el accidente. Ya hemos manifestado que, por mucho que la acción directa tenga un carácter autónomo y la pueda ejercitar el perjudicado solo contra la entidad aseguradora, ello no significa que para poder condenarla no sea un presupuesto material el que en el procedimiento quede acreditada la responsabilidad del conductor del vehículo.

De este modo, la STS (Sala 1ª) de 24 de abril de 1969 (Pte. Excmo. Sr. Díaz Canseco) declaró que la acción derivada del art. 39 de la Ley del automóvil sólo era ejercitable

---

<sup>174</sup> Esta doctrina, según señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, op. cit., pág. 246 fue seguida por las SSTs de 26 octubre 1981 (RJ 1981, 3956), 4 octubre 1982 (RJ 1982, 5538), 6 mayo 1983 (RJ 1983, 2670), 12 diciembre 1984 (RJ 1984, 6039), 1 octubre 1985 (RJ 1985, 4566) y 19 octubre 1988 (RJ 1988, 7588), entre otras.

<sup>175</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 38. Indica que “la objetividad atenuada supone, pues, que se responde por la propia culpa y también por la falta de prueba de la ausencia de esa culpa; y la falta probada de culpa solo es dispensiva si se demuestra que el hecho se ha producido por una causa bárbara, sin que pueda desconocerse que la culpa (causa) exclusiva de un tercero es para un conductor causa ajena, es decir fuerza mayor extrínseca, conclusión a la que se llega cuando se profundiza en el cabal sentido de la doctrina de la causalidad (STS, Sala 1ª, 17/11/1989)”.

contra el asegurador. A su vez, la sentencia del TS de 30 de abril de 1974 (Pte. Excmo. Sr. Cantos Guerrero) manifestó que son diversos los presupuestos que viabilizan la condena del conductor y del asegurador obligatorio, pues, para que proceda la del segundo, no es preciso que concurra la culpabilidad del primero, siendo por ello coherente que la sentencia impugnada hubiera absuelto a dicho conductor y condenado al asegurador obligatorio del vehículo que pilotaba.

En definitiva, lo que estaba ocurriendo, en estos primeros años de aplicación de la LUCVM, era que los jueces no habían entendido bien el significado de su artículo 39. No habían asimilado lo que significaba la responsabilidad objetiva: que el conductor, en virtud del riesgo creado, responde frente a los perjudicados con culpa y sin culpa, salvo que pruebe la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción. Por tanto, en supuestos de fallos de los mecanismos del vehículo, como los frenos, donde queda clara la ausencia de culpa del conductor, éste, sin embargo, debe responder frente a los perjudicados porque es responsable, en virtud de nuevo sistema de responsabilidad instaurado en la Ley que pocos años atrás había entrado en vigor.

Los jueces seguían condenando a los conductores en virtud del artículo 1902 del CC, aunque presumiendo su culpa, en vez de aplicar la responsabilidad civil objetiva atenuada del artículo 39 de la Ley del 62<sup>176</sup>. En este sentido, la SAP de San Sebastián, de 30 de abril de 1983, establece que, “como ha señalado el Tribunal Supremo, entre otras, en sentencias de 11 de marzo del 1971 y 10 de mayo de 1972, la acción u omisión del daño indemnizable se presume siempre culposa, a no ser que su autor acredite en debida forma haber actuado con el cuidado y diligencia que requerían las circunstancias de tiempo y lugar concurrentes”. En este caso, como el conductor del ciclomotor no ha acreditado que hubiese adoptado todas las precauciones necesarias para prever y evitar el daño previsible y evitable, pues consta que circulaba muy próximo a los vehículos aparcados y que una mayor separación le hubiera permitido evitar el atropello de quien

---

<sup>176</sup> Entiende MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas...*, op. cit., pág. 58, que la doctrina jurisprudencial tradicional venía entendiendo que no rige ninguna responsabilidad objetiva respecto a ninguna clase de daños y perjuicios como consecuencia de la circulación de vehículos a motor, al considerar como requisito ineludible para sostener la responsabilidad por riesgo una mínima posibilidad de culpa.

intentaba cruzar asomándose entre ellos, procede presumir su culpabilidad –a los meros efectos indemnizatorios- estimándose en consecuencia la demanda interpuesta<sup>177</sup>.

En este sentido, la STS (Sala 1ª) de 27 de enero de 1983 (RJ 1983\392), sostiene que la Ley de 24 de diciembre de 1962 no consagra una responsabilidad objetiva, pues si así lo hubiera querido el legislador lo hubiera hecho expresamente, como hacen las Leyes de Navegación Aérea del 24 de diciembre de 1947<sup>178</sup> (artículo 120) y la Ley de Responsabilidad Civil en materia de Energía Nuclear de 29 de abril de 1964<sup>179</sup> (artículo 45), y menos aún la declara el artículo 1902 del Código Civil, basado en el principio de responsabilidad culposa y que ha sido la base jurídica de la acción ejercitada en la demanda, y olvidando también que el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación contribuye a reparar los efectos de una responsabilidad por riesgo en la que siempre hay un principio de actuación culposa, pues de otra forma se caería en una responsabilidad por el resultado, propio de épocas primitivas.

Como vemos, ya en la década de los ochenta del pasado siglo, después 20 años de vigencia de la Ley del 62, la jurisprudencia seguía anclada en la idea de que debe quedar acreditada, aunque sea un mínimo de culpa, para poder condenar al conductor de un vehículo que ocasiona daños a terceros. Así, la STS de 7 de noviembre de 1985, dice que, presumida *iuris tantum* la culpabilidad del agente una vez acreditada la producción

---

<sup>177</sup> Vid. sobre esta cuestión, SANTOS BRIZ J./ALONSO PRIETO, L, “Tendencias jurisprudenciales sobre el seguro de responsabilidad civil automovilística”, Revista de Derecho de la Circulación, nº 6, año 9, junio de 1973, pág. 7. Señalan que la sentencia de 23 de febrero de 1966 exigió para poder condenar a la compañía aseguradora como responsable civil subsidiaria al pago de la indemnización por daños causados a terceras personas que viajaban en el vehículo siniestrado, la precisa declaración sobre la culpa o negligencia dimanada de las circunstancias en que se produjo el accidente, que crearon respecto al autor una presunción o probabilidad de culpa, lo que hacía cargar sobre el mismo la necesidad de desvirtuarla mediante las pruebas adecuadas, ya que el artículo 1.903 del Código civil que la impone a las personas que determina, en razón a su vinculación familiar o laboral con la que realiza el acto dañoso que ha de ser reparado, parte, como premisa indispensable, de la que el artículo 1.902 declara de manera directa contra esta última, basada en la ejecución de un acto en el que intervino culpa o negligencia, constituyendo esta inicial declaración el soporte fáctico y legal necesario para dar lugar, en segundo grado, también extracontractual, a la responsabilidad de aquellas personas que están obligadas a responder por la directamente obligada y, en último término, ya por una vinculación contractual, a la del asegurador de aquélla, que asume las responsabilidades del asegurado, garantizando a éste como a cualquier persona, conforme a lo convenido, que con autorización del propietario del vehículo le conduzca o cause un daño a un tercero. Por tanto, declarada la responsabilidad del conductor del vehículo, ello conduce a la de la compañía aseguradora.

<sup>178</sup> BOE número 1, de 1 de enero de 1947.

<sup>179</sup> BOE número 107, de 4 de mayo de 1964.

del resultado dañoso, habrá de ser el demandado quien, por inversión de la carga probatoria, tendrá que demostrar cumplidamente que el sujeto activo obró con la cautela y diligencia precisa para evitar el quebranto inferido, lo que entraña una moderada recepción del principio de responsabilidad objetiva basada en la creación de peligro, según tiene declarada la doctrina legal (SSTS de 27 de abril de 1981, 24 de abril y 6 de mayo de 1983, 11 de abril de 1984 y 13 y 30 de mayo de 1985, entre otras) <sup>180</sup>.

No obstante, también había sentencias, en las que, al menos, por el SOA, se aplicaba la responsabilidad objetiva atenuada, establecida en el artículo 1 de la LUCVM, tal como venimos defendiendo, como la STS de 11 de junio de 1984 (RJ 1984\3229), que comentamos a continuación.

En cuanto al Seguro Voluntario, por el exceso del SOA en daños personales y por los daños materiales, antes de que fueran objeto de cobertura por el SOA, era más infrecuente que se aplicaran criterios objetivos, en virtud de lo establecido en el artículo 1902 del CC cuando se trata de actividades de riesgo, como es el caso <sup>181</sup>. Así, la STS (Sala 1ª) de 11 de junio de 1984 (RJ 1984\3229), en la que se produjo una colisión entre dos vehículos, sin que quedase acreditada la responsabilidad civil de ninguno de ellos, concedió a los perjudicados de uno de los fallecidos la cantidad de 300.000 ptas. (límite del SOA), pero no la cantidad solicitada por el exceso del SOA, argumentando que la responsabilidad que establece el art. 1.º para el conductor del vehículo que con motivo de la circulación cause daños a las personas o a las cosas, es de carácter objetivo al margen de la culpa subjetiva, haciendo excepción sólo cuando el hecho fuese debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; responsabilidad, que está cubierta con el

---

<sup>180</sup> Cita esta interesante Sentencia del TS, SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico...*, pág. 29.

<sup>181</sup> Vid. SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico...*, pág. 32-33. Considera que, en materia de accidentes de tráfico puede suceder que, produciéndose conjuntamente daños personales y materiales, unos entren dentro del ámbito de cobertura de la ordenación sobre Uso y Circulación de Vehículos a Motor y otros queden al margen de su fuero regulador, correspondiendo a cada sector reclamatorio apoyo fundamentador distinto. Los efectos de esta divergencia de trato pudieran pudieran suscitar se aminoran si se observa que ni la postura adoptada por el artículo 1 del Texto Refundido de la LUCVM es de tan acuciado sesgo objetivista que llegue a asentar la responsabilidad en una mera relación de causalidad externa -la culpa sigue jugando un papel importante, según apreciamos-, ni las directrices jurisprudenciales que se mueven en torno al artículo 1902 CC, aún invocando siempre el elemento de la culpa, dejan de llegar, en ocasiones y en el terreno de las realidades prácticas, a soluciones fácilmente enmarcables en un cierto lineamiento objetivador.

seguro obligatorio que conlleva la obligación que impone el art. 5.º al asegurador, quien asimismo solamente quedará exento si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil, conforme al art. 1.º; y en el presente caso, es visto que esa prueba no se acreditó, no pudiendo, por tanto, entrar en juego la única excepción permitida, según la declaración de hecho resultante de la prueba contenida en la sentencia recurrida y no combatida en el recurso por el cauce adecuado del núm. 7 del art. 1692 de la Ley de Enjuiciamiento, lo que impide la exoneración pretendida.

## **2. La entrada de nuestro país en la CEE. Incorporación de las dos primeras Directivas relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor**

Ley 47/1985, de 27 de diciembre, de Bases de delegación al Gobierno para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas<sup>182</sup>, autorizaba al Gobierno la potestad de dictar normas con rango de Ley en el ámbito de las competencias del Estado, sobre las materias reguladas por las Leyes incluidas en su Anexo, entre las que se encontraba la LUCVM, a fin de adecuarlas al Ordenamiento jurídico Comunitario en la medida en que tales materias resulten afectadas por el mismo, así como sobre materias objeto de normas comunitarias, vigentes el 6 de noviembre de 1985, que exijan desarrollo por Ley y no se hallen actualmente reguladas.

Como consecuencia de ese potestad, la primera modificación sustancial que tuvo la LUCVM, tras el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor, fue en el año 1986, como consecuencia de nuestra incorporación a la entonces denominada CEE. Las exigencias comunitarias obligaban a adaptar a nuestro Ordenamiento interno las dos Directivas promulgadas hasta la fecha sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y adecuar nuestra legislación en este ámbito a la disciplina impuesta desde Europa.

---

<sup>182</sup> BOE número 312, de 30 de diciembre de 1985.



Nuestra normativa estaba directamente afectada por la Directiva numero 72/66/CEE, de 24 de abril de 1972, modificada por la de 19 de diciembre de 1972, y por la número 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que exige, por un lado la adaptación de la cobertura del actual Seguro Obligatorio de Automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros y, por otro, la suscripción obligatoria de un Seguro de Responsabilidad Civil que cubra, en los términos y con la extensión prevista en la Directiva, tanto los daños corporales como los materiales.

Además, los Estados miembros, debían constituir o reconocer un Organismo que tenga por misión la de reparar, al menos en los límites del Seguro Obligatorio, dichos daños corporales y materiales, en los supuestos previstos en la propia norma comunitaria, lo que obligaba a revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, que había desempeñado en nuestro país dichas funciones.

Por ese motivo, en el año 1986 se aprobó el Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor al Ordenamiento jurídico Comunitario<sup>183</sup>. Poco después, en virtud de lo indicado en su Disposición Adicional, en la que se establecía la necesidad de dictar normas de desarrollo de los preceptos contenidos en el mismo, lo que obligaba a revisar en su totalidad el decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, que estableció el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, se dictó Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, de suscripción obligatoria<sup>184</sup>.

En esta modificación de la LUCVM, se mantuvo la regulación procesal, por lo que su Título II se mantuvo en idénticos términos, no haciendo lo mismo con el Título I, que regulaba la “Ordenación Civil”, que sí fue modificado para adaptarlo al mandato comunitario, tal como hemos dicho.

---

<sup>183</sup> BOE número 155, de 30 de junio de 1986.

<sup>184</sup> BOE número 313, de 31 de diciembre de 1986.

## 2.1 La modificación del Título I de la LUCVM

Como acabamos de indicar, el Título primero de la LUCVM, que regula la ordenación civil, sufrió distintas modificaciones para adaptarlo a la normativa comunitaria, que básicamente estaba integrada por las dos primeras Directivas del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Estas modificaciones se llevaron a cabo, según lo dicho, mediante la publicación del RDL 1301/1986 de 28 de junio y el Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del SOA<sup>185</sup>.

Las modificaciones tienen que ver, fundamentalmente, con la cobertura, dentro de los límites del SOA, de los daños materiales causados a terceros, las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros y la ampliación territorial del SOA, que deberá garantizar su cobertura en cualquiera de los territorios de los Estados que determine el Ministerio de Economía y Hacienda, en cumplimiento del Tratado de Adhesión de España a la Comunidad Económica Europea<sup>186</sup>. Además, de acuerdo con el apartado 2 del artículo cuatro, cuando el hecho se produzca en el extranjero, pero dentro del ámbito territorial previsto, esta garantía se concede dentro de los límites y condiciones previstos como obligatorios en la legislación del Estado en cuyo territorio se haya producido el siniestro.

De este modo, el nuevo Título I, se dividía en tres Capítulos. El primero regulaba los criterios de atribución de la responsabilidad civil, tanto para daños materiales como para daños personales y constaba de un solo artículo (art. 1). El Capítulo segundo se refería a

---

<sup>185</sup> Vid. SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico...*, op. cit. pág. 18. Indica que “ambas normas han venido a paliar en mucho las limitaciones y reducciones que, en el orden cualitativo, afectaban a la legislación referida, incorporando, a la vez, una ordenación innovadora en sintonía con lo que rige en los Estados miembros de las Comunidades Europeas”.

<sup>186</sup> Vid. VÁZQUEZ DE PAUDA M., “Adaptación a la Ley de Uso y Circulación a la Normativa Comunitaria”, *Jornadas comunitarias del Seguro del Automóvil*, Madrid, 1986, pág. 4. Señala que “en España, la extensión del ámbito del Seguro del Automóvil ya se ha adelantado a través de un Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros el 10 de enero pasado, que ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado el 3 de marzo de 1986 y por la Orden Ministerial de 25 de junio de 1986 (Boletín Oficial del Estado de 5-7-86); en estas disposiciones ya se prevé la extensión del Seguro Obligatorio de Automóviles español a todos los países de la Comunidad y adheridos”.

las cuestiones relacionadas con la obligación de asegurarse y estaba compuesto por seis artículos (arts. 2 al 7). El Capítulo tercero, que constaba de un artículo (art. 8) enumeraba las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros.

Por lo que respecta a la responsabilidad civil por daños corporales, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio, se mantuvo el régimen de responsabilidad objetiva atenuada del artículo 39 de la Ley 122/1962, trasladado al artículo 1 del Texto Refundido, aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo.

### **2.1.1. La cobertura de daños materiales**

La gran novedad de esta modificación fue la cobertura de los daños materiales, dentro de los límites del seguro obligatorio. El artículo 1.1 de la Directiva 84/5/CEE del Consejo de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (2ª Directiva), establecía que el seguro contemplado en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166 CEE (1ª Directiva) cubrirá obligatoriamente los daños materiales y los daños personales.

Por ello, en el artículo 1.3 del RDL 1301/1986, se decía: *“En el caso de daños materiales el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1. 902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal, y lo dispuesto en esta Ley”*. Como vemos, respecto a los daños materiales, como ocurre en la actualidad, se someten al sistema de atribución de responsabilidad subjetiva, establecido con carácter general en el artículo 1902 CC.

Esta diferencia entre el tratamiento que se le da a los daños materiales respecto a los personales, fue criticado por la doctrina<sup>187</sup>, al considerar que el Gobierno se había

---

<sup>187</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Edit. Bosch, Barcelona, 2010, pág. 163. El autor critica el sistema de atribución de responsabilidad de los daños materiales, indicando que “el Gobierno tenía que haberse limitado sencillamente a levantar la suspensión que, por tiempo indefinido, había adoptado el Decreto Ley de 22 de marzo de 1965; y, por tanto, suprimida esta suspensión, tendría que haber confirmado que los daños materiales dentro de la cobertura del seguro obligatorio quedaban sometidos al régimen objetivo y que

extralimitado en el mandato comunitario, puesto que en la originaria Ley 122/1962, los daños materiales, aunque habían sido suspendidos según hemos indicado por el Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, estaban sometidos al mismo régimen de responsabilidad que los daños personales y lo único que debería haber hecho el Gobierno es levantar esa suspensión, sin modificar el criterio atributivo de responsabilidad<sup>188</sup>.

Sin embargo, como se ha dicho<sup>189</sup>, aunque fuera ignorado por la práctica forense, en realidad, los daños materiales, por la indicada extralimitación del Gobierno, estaban sometidos al régimen de responsabilidad civil atenuada desde el 1 de enero de 1987, fecha de entrada en vigor del RDL 1301/1986, hasta el 10 de octubre de 1995, que entró en vigor la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de ordenación y supervisión de los seguros privados<sup>190</sup>, en cuya Disposición Adicional 8ª, se volvía a modificar el Título 1º de la LUCVM, regresando el legislador, ahora sí, al criterio subjetivo respecto a los daños materiales.

No obstante, aceptando que los daños corporales estaban sometidos al criterio de objetividad atenuado y los materiales, en virtud del artículo 1.3, al de subjetividad general del artículo 1902 del CC, lo cierto es que, en líneas generales, en la práctica forense no se hacía distinción entre unos y otros, porque a éstos últimos, al tratarse de daños ocasionados en el ámbito de una actividad de riesgo, se aplicaban los criterios de presunción de culpa del conductor causante del daño, invirtiendo la carga de la prueba, tal como hemos indicado.

---

sólo los excedentes de su socorro quedaban sujetos al régimen subjetivo, cual sucedía con los daños corporales que lo sobrepujaban”.

<sup>188</sup> Cfr., al respecto VÁZQUEZ DE PAUDA M., “Adaptación a la Ley de Uso y Circulación a la Normativa Comunitaria”, *Jornadas comunitarias del Seguro del Automóvil...*, op. cit., pág. 10. Justifica que “la coexistencia de dos tipos de responsabilidades civiles en el seno de un mismo seguro de suscripción obligatoria, se ha basado y justificado en las siguientes premisas: - Que en España nunca se ha puesto en práctica la cobertura de los daños materiales en el seno del Seguro Obligatorio, y por tanto no se habían cubierto en ningún momento por responsabilidad civil objetiva. - Que la combinación de una responsabilidad civil objetiva en la cobertura de todos los daños producidos por la circulación de vehículos con los elevados límites mínimos de garantía que impone la Comunidad Económica Europea desembocaría en un incremento de primas posiblemente insoportable para los españoles. - Y que así el seguro de suscripción obligatoria mínima, podrá completarse con todas aquellas coberturas de riesgos propios del Seguro del Automóvil que pacten las partes contratantes. Desaparece, pues, la dicotomía “Seguro Obligatorio / Seguro Voluntario”. y se cumple el espíritu de las Directivas de la Comunidad”.

<sup>189</sup> Así lo apunta, MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., págs. 163 y 164.

<sup>190</sup> BOE número 268, de 9 de noviembre de 1995.

### **2.1.2. Nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros**

El Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre, por el que se organiza el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, en desarrollo del artículo 45 de la Ley 122/1962, ya le había atribuido funciones al FNGRC, hoy Consorcio de Compensación de Seguros, en su doble condición de asegurador directo y fondo de garantía, con la finalidad de que las víctimas de los accidentes de circulación sean efectivamente amparadas, como indicaba la LUCVM.

Sin embargo, la entrada en la CEE exigía revisar y ampliar esas funciones, porque así lo establecía la 2ª Directiva de Automóviles, Directiva 1984/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, que, en su artículo 4, señalaba que cada Estado miembro creará o autorizará un organismo que tendrá por misión reparar, al menos hasta los límites de la obligación del aseguramiento, los daños materiales o corporales causados por un vehículo no identificado o por el cual no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento. Dicha disposición no obstará al derecho de los Estados miembros de dar o no a la intervención de dicho organismo un carácter subsidiario, así como al de reglamentar los recursos entre dicho organismo y el o los responsables del siniestro y de otros aseguradores u organismos de seguridad social obligados a indemnizar a la víctima por el mismo siniestro.

La Directiva también prevé, como así fue, que se podrá limitar o excluir la intervención de dicho Organismo en caso de daños materiales causados por vehículos desconocidos<sup>191</sup>, así como la posibilidad de que se podrían establecer franquicias para los daños materiales ocasionados por vehículos sin seguros hasta 500 Ecus<sup>192</sup>.

---

<sup>191</sup> Por tal motivo, la nueva redacción del artículo 8.a) LUCVM, establecía que: “Corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, en las condiciones previstas en esta Ley y hasta los límites de aseguramiento obligatorio, indemnizar a quienes hayan sufrido daños corporales, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante o el conductor sean desconocidos”. Posteriormente, en virtud de la modificación operada por la Ley 21/2007, de 11 de julio, del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, se dio nueva redacción al artículo 11.a), dando cobertura a los

Las funciones del CCS venían reguladas en el artículo 8 de la LUCVM, tras la modificación del RDL 1301/1986 y en el artículo 17 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 2641/1986. Básicamente, consistían en asumir en las condiciones previstas en la Ley y dentro de los límites del SOA, los daños corporales ocasionados por vehículos desconocidos, los daños corporales y materiales producidos por vehículos robados o hurtados, los daños corporales y materiales causados por vehículos sin seguro, y, en general, los daños producidos por un vehículo de motor cuando no se pudiera hacer efectiva la prestación económica por los medios regulados en la presente Ley y disposiciones que la desarrollen.

Se le reconocía al CCS la posibilidad de repetir, como ocurre en la actualidad, contra el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o hurto del vehículo causante del siniestro.

La Disposición Adicional Tercera establecía que la cobertura por el CCS de los daños materiales producidos a terceros con motivo de la circulación de vehículos de motor, en los supuestos previstos en la nueva redacción del artículo 8, apartados b) y c) -robados, hurtados y sin seguro-, se prestará por dicho Organismo en los términos de la presente Ley cuando se determine por el Ministerio de Economía y Hacienda, y siempre con anterioridad a 1 de enero de 1993, lo que se llevó a cabo por la Orden de 10 de julio de 1990<sup>193</sup>, por la que se fija el plazo de entrada en vigor de la responsabilidad del CCS en daños materiales derivados del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil de Automóviles, que fue al día siguiente de su publicación en el BOE.

---

daños materiales causados por vehículos desconocidos, cuando concurrieran con daños personales significativos, entendiéndose por tales, la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

<sup>192</sup> Las franquicias se establecieron en el artículo 17.3 del Reglamento del seguro obligatorio, siendo su importe de 70.000 pts. para los daños materiales causados por vehículos sin seguro y 35.000 ptas. para los causados por vehículos robados.

<sup>193</sup> BOE número 180, de 28 de julio de 1990.

### **CAPÍTULO III**

#### **LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA Y SU SEGURO A RAÍZ DE LA LEY 30/1995**

##### **1. Consideraciones generales.**

En este capítulo vamos a centrarnos en la regulación actual de la responsabilidad civil automovilística, que se inicia, en lo que podríamos denominar tercera etapa, con la modificación de la LUCVM, mediante la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados.

Esta Ley tuvo una gran incidencia en el ámbito asegurador porque modificó varias disposiciones relacionadas con el mismo, pero, en lo que ahora nos interesa, modificó sustancialmente la LUCVM, introduciendo, entre otras materias que serán analizadas en los epígrafes siguientes, las previsiones de la Tercera Directiva 90/232/CEE, del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

Esta Tercera Directiva ampliaba el sistema obligatorio de cobertura, en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor, así como de las responsabilidades derivadas de los accidentes ocasionados con su utilización. El régimen de garantías contenido en la norma comunitaria suponía que, en el ámbito de los daños a las personas, únicamente los sufridos por el conductor quedaban excluidos de la cobertura por el seguro obligatorio; que la prima única que se satisface en todas las pólizas del seguro obligatorio cubre, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo, los límites legales de aquél con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que se ocasiona el siniestro o, incluso, la del estacionamiento del vehículo, cuando estos límites sean superiores; que, en ningún caso, puede condicionarse el pago de la indemnización por el seguro obligatorio a la demostración de que el responsable no puede satisfacerla; y, finalmente, que las personas implicadas

en el accidente puedan conocer en el plazo más breve posible la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del causante.

Fuera ya del marco de adaptación a la normativa comunitaria, la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, incorporó a la ya denominada ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor un Anexo con el título de “Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación”, en el que, como veremos, se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad civil en que se incurre con motivo de la circulación de vehículos a motor.

Finalmente, la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, añadió a la LRCSCVM una Disposición Adicional relativa a la mora del asegurador.

Todos estos aspectos se incorporaron a través de la profunda modificación que la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, llevó a cabo en el Título I de la Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, reorganizándolo íntegramente, de modo que respondiera al conjunto de las tres directivas que han sido adaptadas en este seguro. Además, con el objeto de clarificar su ámbito y resaltar la importancia de los cambios introducidos, modificó su denominación, que pasó a ser la de Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

El siguiente paso en esta evolución legislativa vino dado por la necesidad de adaptar la Cuarta Directiva de automóviles, que se hizo mediante la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero<sup>194</sup>, que creó un nuevo Título (III) a la LRCSCVM: “De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado”. Se trataba de proteger a las víctimas llamadas “transeúntes”, estableciendo mecanismos para que pudieran reclamar en su país de residencia, los daños sufridos en un Estado distinto<sup>195</sup>.

---

<sup>194</sup> BOE número 281, de 23 noviembre 2002.

<sup>195</sup> Estos mecanismos consisten en la creación por parte de todas las aseguradoras del EEE de Representantes para la tramitación y liquidación de siniestros y de un Organismo de Indemnización y un Organismo de Información en todos los Estados miembros, funciones que fueron asumidas por Ofesauto



La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados<sup>196</sup>, volvió a reformar la LRCSCVM. Las modificaciones introducidas afectaban a su artículo 3, para agilizar determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurarse; a su artículo 8, para otorgar garantía indemnizatoria al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que, circulando sin seguro, causa el accidente; y la tercera y última modificación tiene por objeto la modificación de la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que figura como Anexo de la LRCSCVM.

Sin embargo, todas estas modificaciones de la LRCSCVM a las que nos estamos refiriendo, junto con otras introducidas por otras leyes<sup>197</sup>, hacían necesario poner un poco de orden en esta materia. Por ello, la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados, a la que nos hemos referido, autorizó al Gobierno para que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, elabore y apruebe un Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo y que incluya las modificaciones introducidas por Leyes posteriores. La delegación incluye la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Siguiendo el mandato referido, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, aprobó el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la

---

y por el Consorcio de Compensación de Seguros, respectivamente. Para introducir determinadas adaptaciones derivadas de la trasposición de la Directiva 2000/26/CE (Cuarta Directiva sobre el seguro de automóviles), el RD 7/2001 fue modificado por el RD 299/2004, de 20 de febrero.

<sup>196</sup> BOE número 265, de 5 noviembre 2003.

<sup>197</sup> Como, por ejemplo, La Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, que declaró derogados sus artículos 17 y 18 y modificó su Disposición Adicional; La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 1.4, a fin de precisar que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a Motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes; y la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 3, relativo a las consecuencias del incumplimiento de la obligación de asegurarse.

circulación de vehículos a motor<sup>198</sup>, que no cambia el sistema de responsabilidad civil que había sido introducido en el año 1995, como consecuencia de la citada Ley 30/1995 y por ello, lo vamos a estudiar de forma pormenorizada en este Capítulo.

Para finalizar este repaso legislativo, debemos referirnos a la Ley 21/2007, de 11 julio, que modifica el texto refundido de la LRCSCVM, para incorporar la Quinta Directiva de Automóviles (Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005<sup>199</sup>, por la que se modifican las cuatro Directivas anteriores). Esta Directiva, entre otras cosas, incorpora la obligación de presentación por las entidades aseguradoras de una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, de una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación, la elevación de los límites del SOA y la ampliación del concepto de estacionamiento habitual del vehículo en España a los efectos del seguro obligatorio, cuestión de gran relevancia a la hora de determinar, entre otros aspectos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización.

Como consecuencia de esta importante modificación de la LRCSCVM, mediante el RD 1507/2008, de 12 septiembre, se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor<sup>200</sup>, que sustituye al Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero y que, entre otras materias, regula el ámbito material de la Ley, que son los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, que estudiaremos en la 2ª parte de este trabajo.

## **2. El sistema de responsabilidad civil de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor**

En este epígrafe vamos a analizar el sistema de responsabilidad civil de la LRCSCVM, con las modificaciones introducidas por la citada Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, en su Título I que, salvo alguna modificación sin incidencia, que veremos,

---

<sup>198</sup> BOE número 267, de 5 de noviembre de 2004.

<sup>199</sup> DOUE número 149, de 11 de junio de 2005.

<sup>200</sup> BOE número 222, de 13 de septiembre de 2008.

sigue vigente en la actualidad, por cuanto que así fue trasladado al artículo primero del vigente Texto Refundido de la Ley, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre.

Es cierto que en esta materia no se introducen diferencias sustanciales con respecto a la legislación precedente, pero si algunas precisiones que tienen interés, como que se habla por primera vez del riesgo circulatorio, como fundamento de la responsabilidad civil objetiva, o se introduce la concurrencia de culpas como causa de moderación de la responsabilidad civil del conductor.

Quizá, la modificación más significativa a la que nos referiremos en primer lugar, tiene que ver con el alcance general que va a tener con esta modificación la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor para daños personales. En efecto, a partir de la entrada en vigor de la Ley 30/1995, ya no se va a distinguir, a efectos de responsabilidad, entre el seguro obligatorio y el seguro voluntario, porque la responsabilidad regulada en la Ley tendrá alcance general, siendo los criterios de atribución los mismos, independientemente de que los daños traspasen o no los límites del seguro obligatorio.

## **2.1 Unificación del régimen de responsabilidad civil para daños personales**

Como acabamos de advertir, a diferencia de los textos anteriores, en los que se establecía un doble régimen de responsabilidad civil, según los daños estuvieran o no dentro de los límites del seguro obligatorio, con la modificación operada en la LRCSCVM, por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, se unifica el régimen de responsabilidad civil para los daños personales en los accidentes de circulación, de tal forma que, a partir de su entrada en vigor, el criterio de atribución de la responsabilidad será el mismo -responsabilidad objetiva atenuada- para todos los daños ocasionados, estén o no dentro del seguro obligatorio<sup>201</sup>. Por tanto, el conductor responde de forma objetiva por todos los daños personales ocasionados a terceros, salvo que concurra

---

<sup>201</sup> Cfr. MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 168. Señala que “la novedad radicó, pues, en que quedaba sometida a dicho régimen toda la responsabilidad civil automovilística para daños personales, con independencia de que su importe encajara en la cobertura del seguro obligatorio o excediera de él. De esta forma el régimen de la objetividad objetivada se proyectaba sobre esa responsabilidad civil, sin vincularla limitadamente al amparo aseguratorio preceptivo”.

alguna de las causas de exoneración de responsabilidad previstas en la Ley.

Desde luego, se trata de una modificación importante y trascendental en la responsabilidad civil automovilística, no exenta, sobre todo en los primeros años, de ciertas críticas, por cuanto que hasta ese momento la responsabilidad objetiva iba unida a regímenes de seguro obligatorio y la subjetiva, en principio, era ilimitada y, por ello, sometida al criterio culpabilístico del artículo 1902 del CC. Además, como veremos, las críticas vinieron, fundamentalmente, porque se limitaba la valoración del daño derivado de esta responsabilidad civil, puesto que los daños y perjuicios causados a las personas, comprensivos del valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente se deriven del hecho generador, incluyendo los daños morales, de acuerdo con el nuevo redactado del artículo 1.2 de la Ley, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el Anexo de la Ley. De este modo, ya no estamos ante la responsabilidad civil del artículo 1902 del CC, donde el juez no estaba limitado para determinar y cuantificar el daño, sino que, por el contrario, ante un sistema limitado, en el que se deben cuantificar los daños dentro de los límites establecidos en el Anexo de la Ley. De hecho, en el Anteproyecto de la Ley se había incluido una modificación del artículo 1902 del CC, al que se le añadía un párrafo en el sentido indicado, que fue posteriormente suprimido<sup>202</sup>.

Se ha dicho, que el legislador aprovechó la inercia comunitaria, aludiendo a la adaptación a nuestro Ordenamiento jurídico de la Tercera Directiva de Automóviles, para añadir otras modificaciones, entre ellas la relativa al régimen general de la responsabilidad civil en el ámbito del tráfico rodado<sup>203</sup>.

---

<sup>202</sup> Así, el informe del Consejo de Estado, en su dictamen al Anteproyecto de la Ley de 22 de diciembre de 1994, en el que se añadía un párrafo 2º al artículo 1902 CC, modificando el alcance de la responsabilidad automovilística, indica que “no resulta correcto modificar, por ejemplo, el Código Civil en una disposición legal de naturaleza administrativa, no solo porque se altera la sede material, propio del Derecho Privado, sino, además, porque puede desconocerse la competencia de determinados organismos, como la Comisión General de Codificación, o del Departamento Ministerial correspondiente, sea para la elaboración inicial, o para la propuesta de Anteproyecto”.

<sup>203</sup> Así lo expresa, HURTADO ADRIÁN, A.L., “Dificultades para la aplicación de la cuantificación legal de daños a las personas de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Ley 30/95, de 8 de noviembre)”, *Revista Jueces para la democracia*, nº 27, noviembre de 1996, pág. 73.

En este sentido, en la Exposición de Motivos de la Ley 30/1995, se indicaba que, además de las modificaciones que se introducen en la antigua Ley sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor derivadas de la Directiva 90/232/CEE, se recoge un sistema legal de delimitación cuantitativa del importe de las indemnizaciones exigibles como consecuencia de la responsabilidad civil en que se incurre con motivo de la circulación de vehículos de motor. Este sistema indemnizatorio se impone, en todo caso, con independencia de la existencia o inexistencia de seguro y de los límites cuantitativos del aseguramiento obligatorio, y se articula a través de un cuadro de importes fijados en función de los distintos conceptos indemnizables que permiten, atendidas las circunstancias de cada caso concreto y dentro de unos márgenes máximos y mínimos, individualizar la indemnización derivada de los daños sufridos por las personas en un accidente de circulación.

Ésta es la única referencia que hace la Exposición de Motivos de la Ley a esta modificación a la que nos estamos refiriendo, sin fundamentar motivo alguno de este cambio. Solo se indica que lo anterior constituye una cuantificación legal del “daño causado” a que se refiere el artículo 1902 del Código Civil, y de la responsabilidad civil a que hace referencia el artículo 19 del Código Penal<sup>204</sup>.

Estas cuestiones expresadas en la Exposición de Motivos de la ley, solo se reflejan en su texto articulado, en que desaparece la referencia al seguro obligatorio cuando se establece la responsabilidad civil del conductor por daños personales y en el apartado 2º del artículo 1, al referirse a la cuantificación del daño personal, según hemos visto. En definitiva, se está estableciendo una limitación del daño personal, apartándose del régimen general establecido en el artículo 1902 del CC o, dicho de otro modo, se está modificando dicho artículo mediante una Ley que regula la responsabilidad civil automovilística y su seguro<sup>205</sup>.

Costaba entender que fuera del ámbito del aseguramiento obligatorio, se limitase los

---

<sup>204</sup> Actual artículo 116 del Código Penal de 1995.

<sup>205</sup> En este sentido, vid. HURTADO ADRIÁN, A.L., “Dificultades para la aplicación de la cuantificación legal de daños a las personas de la Ley..., op. cit., pág. 73, quien señala que no puede aceptarse que el sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, contenidos en el “Anexo” de la Ley constituya una cuantificación del daño causado a que se refiere el artículo 1902 del Código Civil, o en su caso, el que derive de aplicar el artículo 116 del Código Penal.

daños. Se consideraba que se infringía el artículo 1902 del CC. De hecho, la conocida STS (Sala 1ª), de 26 de marzo de 1997 (RJ 1997\1864), entendió que el baremo establecido en la Ley 30/1995, carecía de carácter vinculante para los órganos judiciales, puesto que con ello se conculca directamente uno de los preceptos cardinales de nuestro Ordenamiento jurídico, el artículo 1902 del Código Civil, que ordena expresamente "reparar el daño causado" por culpa o negligencia. Y no cabe duda, añade la sentencia, "que no se cumple este precepto cuando la vinculación obligatoria a un baremo sustituye la reparación del daño causado por una indemnización, apriorísticamente fijada y que, a menudo, no coincide con la realidad del daño. Por lo que, en cuantos supuestos suceda esto, la aplicación forzosa y forzada del baremo resultará contraria, no solo el tenor literal del artículo 1902 del Código Civil, sino también la reiterada y ancestral doctrina jurisprudencial que, desde siempre, viene interpretando este importante principio regulador de la indemnización".

En definitiva, para los partidarios de esta doctrina, la responsabilidad civil instaurada por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, solo se refiere a la responsabilidad por riesgo; quedando fuera de la misma cuando el conductor fuera culpable, en virtud de lo establecido en el artículo 1902 del CC y 116 del CP. En este caso, los tribunales no estarían vinculados por el sistema de valoración del daño corporal establecido en el Anexo de la Ley, sino que sería de aplicación el principio de la *restitutio in integrum*. De este modo, los daños en virtud de la responsabilidad civil objetiva, estarían dentro del aseguramiento obligatorio y los daños culposos, que superasen el seguro obligatorio estarían cubiertos por el seguro voluntario de responsabilidad civil, como ocurría con anterioridad a esta modificación.

Sin embargo, lo cierto es que la jurisprudencia ya había unificado, de alguna manera, ambos regímenes de responsabilidad civil, puesto que había moderado la aplicación del artículo 1902 del CC, cuando se trataba de juzgar actividades generadoras de riesgo y, en concreto, cuando estábamos ante accidentes de circulación. Es verdad que en estos casos, cuando se traspasaban los límites del SOA regía el sistema general de atribución de responsabilidad civil del artículo 1902 del CC, pero también lo es que, en base, sobre todo, a la presunción de culpa del causante del daño, invirtiendo la carga de la prueba, los resultados eran los mismos que cuando se aplicaba el criterio de

atribución objetiva de responsabilidad, por no superar los daños el SOA.

Ejemplo de ello, es la STS (Sala 1ª), de 21 de julio de 1989 (RJ 1989\5772), que asimila ambas responsabilidades, indicado que *“la cobertura del riesgo por el seguro voluntario en la cuantía convenida alcanza, en toda su extensión, el descrito en el art. 1.º de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, pues el régimen de seguro obligatorio no condiciona la responsabilidad, sino que impone unos mínimos de necesaria cobertura sin perjuicio de que los daños que excedan sus límites reglamentarios los asuma el dueño del vehículo si carece de seguro voluntario. Es decir, el seguro voluntario y el obligatorio cubren responsabilidades de igual calidad, si bien, por razón del obligatorio, se fijan unos límites de circunstancias y cuantía más restringidos. El seguro se establece en función de la responsabilidad y no la responsabilidad en función del seguro, como se desprende de la doctrina mantenida en la jurisprudencia citada (9-VII-1987 y 29-X-1987)”*.

En todo caso, podemos decir que en la actualidad esta cuestión ya es pacífica, sobre todo, a raíz de la STC (Pleno) 181/2000, de 29 de octubre de 2000 (RTC 2000\181), en la que el Tribunal Constitucional declaró, en términos generales, la constitucionalidad y, por tanto, el carácter vinculante del sistema de valoración de los daños personales causado en accidentes de circulación, recogido en el Anexo de la LRCSCVM, modificada por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995.

## **2.2 El riesgo como título de atribución de la responsabilidad civil automovilística**

El párrafo primero del artículo 1.1 de la LRCSCVM proclama el riesgo como título atributivo de la responsabilidad civil automovilística, al declarar que *“el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de éstos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*.

Como es sabido, es el riesgo -y no la culpa- el que se erige como fundamento de la

responsabilidad civil automovilística<sup>206</sup>, al tratarse de una actividad generadora de riesgos y peligros para las personas y bienes<sup>207</sup>. Aunque la vieja Ley del 62 ya introdujo la responsabilidad civil objetiva, tanto para daños personales como para los materiales<sup>208</sup>, es en el año 1995 cuando el articulado de la Ley introduce el riesgo como principio rector de dicha responsabilidad. No obstante, tanto la doctrina como la jurisprudencia entendían que era el riesgo el que fundamentaba la responsabilidad objetiva instaurada en la Ley del 62, aunque no se indicara expresamente en su texto<sup>209</sup>.

Por ello, por ejercer una actividad específica generadora de riesgos para los demás, el conductor de un vehículo va a responder frente a ellos, salvo que la causa sea ajena al mismo, por concurrir la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción, como causas exoneradoras de su responsabilidad civil<sup>210</sup>.

---

<sup>206</sup> Se pronuncia en este sentido, la STS (Sala 1ª), de 16 diciembre de 2008 (RJ RJ\2009\1353), al decir que “el art. 1.1 I y II LRSCVM 1995 establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción”.

<sup>207</sup> Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas...*, op. cit., pág. 44. Señala que “los ordenamientos jurídicos alemán, italiano, austriaco, portugués y griego reconocen la responsabilidad por riesgo. En concreto, en Alemania, la responsabilidad civil por accidentes de circulación, se encuentra consagrada en la Ley de Tráfico por carretera (Straßenverkehrsgesetz), original de 19 de diciembre de 1952, que ha tenido varias modificaciones, siendo la última de 7 de febrero de 2009. Esta Ley determina la responsabilidad por riesgo del tenedor (Halter), es decir, de aquel que tiene a su disposición el vehículo a motor (que no necesariamente es el dueño). En este sentido, existe una presunción de responsabilidad del conductor del vehículo que causa el accidente, debiendo responder del resultado dañoso, sin que sea necesario probar la culpa del mismo, salvo que el accidente de circulación fuera causado por un evento inevitable”.

<sup>208</sup> Ya hemos advertido que en la modificación llevada a cabo de la LUCVM por el RDL 1301/1986, se diferenciaron los criterios de atribución para los daños personales y materiales, en una extralimitación del Gobierno, que tenía que haberse limitado a levantar la suspensión que, por tiempo indefinido, había adoptado el Decreto Ley de 22 de marzo de 1965; y, por tanto, suprimida esta suspensión, tendría que haber confirmado que los daños materiales dentro de la cobertura del seguro obligatorio quedaban sometidos al régimen objetivo.

<sup>209</sup> Cfr. por todos, MARTÍN CASALS M./RIBOT IGUALADA J., *La responsabilidad objetiva: Supuestos especiales versus cláusula general*, en CÁMARA LAPUENTE S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid 2003, pág. 842. Sostienen que “en el ámbito del derecho europeo, solo el derecho inglés mantiene la regulación de los daños ocurridos en accidentes de tráfico en la regla general de la responsabilidad por culpa. En Italia, el artículo 2054 del CC, regula dos acciones frente al propietario del vehículo, una basada en la culpa presunta, y otra de carácter objetivo en los supuestos de vicios de construcción o de defecto de mantenimiento. En los demás países predomina una responsabilidad objetiva, al menos por daños corporales”.

<sup>210</sup> En términos similares lo expresa MEDINA CRESPO M., “Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística: comentarios a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Noticias de la Unión Europea*, nº 139-140, agosto-septiembre 1996, pág. 85, al decir que el que causa daños con ocasión de desplegar un riesgo específico está obligado a repararlos, salvo que se hayan debido a una causa ajena, a un factor extraño a la movilización del riesgo.



El riesgo, como título atributivo de la responsabilidad civil automovilística, no solo lo es por la peligrosidad de esta actividad, sino también se apunta que puede serlo por los beneficios obtenidos por los conductores de vehículos, por la existencia de un seguro obligatorio que garantiza esa responsabilidad y por la debida protección de las víctimas de los accidentes de circulación<sup>211</sup>.

Por lo que diremos después, es importante resaltar que el párrafo primero del artículo 1.1 de la LRCSCVM, que acabamos de transcribir, se refiere a toda la responsabilidad civil en la conducción de vehículos a motor, por lo que debe ser tenido en cuenta, tanto para los daños personales como para los materiales<sup>212</sup>. Este párrafo tiene un alcance general, aunque después se establezcan criterios atributivos distintos para unos y otros daños.

No obstante, pese a proclamarse el principio del riesgo como fundamento de esta responsabilidad, como hemos advertido, la modificación operada por la Ley 30/1995, que se mantiene en la actualidad, mediante el artículo 1 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, mantuvo el doble régimen de atribución de responsabilidad para daños causados a las personas y daños en los bienes, que ya había introducido indebidamente el RD 1301/1986. Para los daños a las personas se mantiene una responsabilidad de naturaleza objetiva y para los daños en los bienes de naturaleza subjetiva, tal como señalan los párrafos 2º y 3º, respectivamente, del artículo 1.1 de la Ley.

---

<sup>211</sup> Así lo expone, MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas...*, op. cit., págs. 54 y ss, quien se decanta por la peligrosidad de la actividad como fundamento de la responsabilidad por riesgo, aunque se apuntes otros argumentos.

En términos similares, lo expresa DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 69, al señalar que “el peligro o el riesgo que sufren la personas en la actualidad, derivado de la propia movilización de los peligros, junto con el principio *favor victimae* o *pro damnato*, que protege a las víctimas de los accidentes de circulación, se han convertido en dos de los elementos más influyentes en los sistemas de responsabilidad civil. Ambos razonamientos tendenciales contribuyen a modular las decimonónicas estructuras del *neminem laedere*”.

<sup>212</sup> Vid. ARIÑO FUERTES J., “Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial”, *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 33, 1 Trimestre 2010, pág. 46. Este autor, refiriéndose a esta párrafo, señala que “hasta aquí parecería que el sistema de responsabilidad civil que se proclama pudiera corresponder a un criterio de objetividad plena o absoluta (el conductor es responsable, sin paliativos, en virtud del riesgo). La producción del daño es suficiente para que proceda la indemnización: basta la relación de causa a efecto, sin que entre el hecho causal y el resultado haya de mediar necesariamente la culpa del agente. No obstante, sobre ese cimiento del riesgo constituido como criterio de imputación, el legislador construye un doble régimen de responsabilidad, en función de si el resultado dañoso afecta a la esfera de lo personal o al ámbito exclusivo de lo material”.

Ha habido quien ha entendido que el criterio de imputación del artículo 1.1 de la LRCSCVM, incurre en un error técnico al referirse con carácter general al riesgo creado, sin tener en cuenta que la propia Ley mantiene un diferente sistema de responsabilidad según la naturaleza de los daños<sup>213</sup>, puesto que la referencia al artículo 1902 del CC, respecto a los daños en los bienes, en nada tiene que ver con el riesgo, sino con la culpa. Por ello, para los que así lo sostienen, la referencia al riesgo establecida en el párrafo primero del artículo 1.1 de la Ley, debía circunscribirse solo para los daños personales y no en los bienes.

Sin embargo, no creemos que se trate de un error técnico de la Ley. Es verdad que ha habido cierta tendencia de los tribunales, sobre todo los menores, en entender que respecto a los daños en los bienes, rige la culpa como criterio atributivo de responsabilidad civil, sin presunción de culpa del causante ni, por ende, sin inversión de la carga de la prueba. Es más, es difícil que actualmente una entidad aseguradora abone los daños materiales extrajudicialmente, sin que quede acreditada la culpa de su conductor asegurado. Sin embargo, entendemos que no existe contradicción alguna en la Ley, porque la proclamación del riesgo como criterio de imputación debe aplicarse tanto para daños causados a las personas como en los bienes y debe favorecer para que, aunque se aplique el artículo 1902 del CC para estos últimos, la jurisprudencia lo haga atendiendo a la actividad desarrollada, teniendo en cuenta los criterios de presunción de culpabilidad del causante de daño. Así lo expresa, la reciente STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), a la que, por su importancia en este aspecto, nos referiremos después, al precisar que *“el riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM)”*.

---

<sup>213</sup> Así lo interpreta REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 253.

Quizá hubiera sido más oportuno haber sometido todos los daños al mismo sistema de responsabilidad y no establecer distintos criterios de atribución para los daños personales y en los bienes, con la finalidad de evitar las disfunciones que en la práctica se producen, puesto que la remisión de los daños materiales a los requisitos establecidos en el artículo 1902 del CC, no deja de que se tenga que hacer una interpretación forzada del mismo para dar cabida a estos supuestos.

No obstante, un sector de la doctrina sostiene que al establecerse con carácter general en el artículo 1.1 LRCSCVM la responsabilidad en virtud del riesgo creado para todo tipo de daños, resulta ya innecesario acudir a los criterios interpretativos del artículo 1902 del CC, en lo que respecta a los daños en los bienes<sup>214</sup>. Otros, en cambio, consideran que sí debe acudir al citado artículo, porque así lo indica expresamente la LRCSCVM, si bien, al proclamar en el artículo 1.1 la responsabilidad civil por riesgo, esa interpretación debe hacerse bajo este principio, en el sentido de presumirse la culpa del causante, con la correspondiente inversión de la carga probatoria. Es lo que algún autor ha llamado la “subjetividad objetivada”<sup>215</sup>. En definitiva, se trata de aplicar el régimen subjetivo del artículo 1902 del CC para supuestos de responsabilidad basada en el riesgo<sup>216</sup>. Así lo ha hecho la jurisprudencia en multitud de casos en los que se ejerce una

---

<sup>214</sup> MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit. pág. 52.

<sup>215</sup> Me estoy refiriendo a MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 145, que ha desarrollado esta interpretación en éste y otros múltiples trabajos y conferencias.

<sup>216</sup> Así lo explica con claridad la SAP de Madrid (Sección 10ª), de 3 de noviembre de 2004 (JUR 2005\41081), al indicar: “A su vez, debe repararse en que la regulación de la responsabilidad por daños materiales, aun sometida *expressis verbis* al principio de subjetividad se halla previamente condicionada por el criterio de imputación por riesgo a la luz de la terminante dicción del art. 1, párr. primero de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor. La antinomia que desde algún sector de la doctrina se ha pretendido advertir entre el contenido de las normas de uno y otro apartado es, en nuestro criterio, más aparente que real. En efecto, la subordinación de la responsabilidad por daños materiales al principio de subjetividad se encuentra necesaria e inequívocamente relativizada por la virtualidad y eficacia preferente, generalizada e indiscriminada del criterio de imputación por el riesgo que inspira toda la regulación y no distingue según la índole de los daños infligidos. Así resulta de forma inequívoca del mandato contenido en el último inciso del párrafo tercero del art. 1, apdo. 1 de la LRCSCVM en cuanto el sometimiento de la disciplina normativa de los daños materiales a «lo dispuesto en esta Ley» subordina imperativamente la imputación de éstos al criterio del riesgo enunciado en el párrafo primero. En nuestra línea argumental, pues, la proyección del principio del riesgo conduce a que el principio de culpabilidad por el que se rigen nominalmente los daños materiales deba entenderse en un sentido de «subjetividad objetivada» virtualmente idéntico a la «objetividad atenuada» por la que se rigen los daños corporales”.

En el mismo sentido, ya se había pronunciado la SAP de Castellón (Sección 2ª), de 15 de junio de 2002 (JUR 2002\241213), al señalar que: “La subordinación de la responsabilidad por daños materiales al principio de la subjetividad, queda, a su vez modulada por el juego del criterio de la imputación por

actividad de riesgo fuera del ámbito circulatorio.

En esta línea, apunta MONTERROSO CASADO<sup>217</sup>, que “*no es posible negar el reconocimiento de la imputación por riesgo que expresamente se recoge en su articulado (LRCSCVM). En este sentido, la LRCSCVM es ley especial, respecto al artículo 1902 del Código Civil y, precisamente, su articulado da comienzo acogiendo específicamente la responsabilidad por riesgo en la conducción del vehículo por los daños causados en la circulación, sin efectuar distinción alguna entre daños materiales y corporales*”.

### **2.2.1 Criterios de atribución de la responsabilidad civil para daños a las personas**

El párrafo segundo del artículo 1.1 de la LRCSCVM, en términos similares a como lo había regulado el artículo 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, establece la responsabilidad civil objetiva atenuada del conductor de un vehículo, al tener que responder frente a terceros por daños a las personas, salvo que pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos<sup>218</sup>.

---

riesgo, cuya principal y sugestiva consecuencia, a juicio de dicho autor (Medina Crespo), estaría en la imposibilidad de que la jurisprudencia prosiga con la doctrina de la neutralización de presunciones, de tal modo que si ésta consiste en impedir que en los supuestos de colisión el conductor de cada vehículo esté gravado efectivamente con la presunción de culpa, en la medida que el párrafo primero hace especial y concreta referencia al "riesgo", ya no podría seguir aplicándose, de tal manera que por la vía de la "subjetividad objetivada", en los supuestos de daños recíprocos sin culpa probada, habría de actuarse como si se diera la culpa concurrente de ambos conductores, con el efecto práctico de que cada conductor ( con su propietario, de ser distintos ), habría de indemnizar al propietario del otro vehículo en la mitad de sus daños”.

<sup>217</sup> Cfr. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op, cit., pág. 151.

<sup>218</sup> Vid. MARTIN CASALS M., “Una primera aproximación a los Principios de Derecho europeo de la responsabilidad civil”, *Indret*, 2/2005, Barcelona, mayor 2005, pág. 17. Señala que “cabe recordar que en determinados países —como por ejemplo en Inglaterra, donde incluso la responsabilidad por accidentes de circulación se basa en la culpa— se otorga una papel muy residual a la responsabilidad objetiva, mientras que en otros (como por ejemplo en Francia, mediante el criterio interpretativo del art. 1384 CC seguido por la jurisprudencia) la responsabilidad objetiva no para de avanzar posiciones en detrimento de la responsabilidad por culpa”.

Este precepto constituye una manifestación clara de que el conductor de un vehículo responde, en virtud del párrafo 1º, por el riesgo creado en su conducción, tenga o no culpa en el accidente, salvo que concurra alguna causa de exoneración, cuya prueba correría a cargo del mismo<sup>219</sup>. Por lo tanto, a diferencia de lo que ocurre en el párrafo 3º, cuando la Ley se refiere a los daños en los bienes, el párrafo 2º es coherente con el párrafo 1º, cuando se refiere al riesgo como criterio de atribución general para todos los daños causados en la circulación de vehículos a motor.

Como hemos advertido anteriormente, la novedad de la nueva regulación aprobada por la Ley 30/1995, viene dada en que esta responsabilidad objetiva atenuada va a ser por todos los daños ocasionados y no solo, como ocurría en la normativa anterior, por los daños que estén dentro del límite del seguro obligatorio. Es decir, el sistema de responsabilidad civil objetivo tendrá un alcance general y se aplicará para todos los daños de la circulación<sup>220</sup>. Cuestión distinta es que, en virtud de lo previsto en el artículo 1.2, los daños y perjuicios causados a las personas se cuantificarán con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de esta Ley.

Así lo ha entendido también la jurisprudencia, como la STS (Sala 1ª), de 16 diciembre de 2008 (RJ RJ\2009\1353), al señalar que *“el régimen de responsabilidad por daños personales derivados de la circulación (artículo 1.1 II LRCSVM 1995) solamente excluye la imputación cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (cuando los daños se deben únicamente a ellas) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor, pues entonces procede la*

---

<sup>219</sup> Cfr. MEDINA ALCOZ M., “Los criterios de imputación en la responsabilidad civil automovilística”, *XXV Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, 26 y 27 de Marzo de 2009, pág. 23. Comenta que el art. 1.1, par. 1º LRCSVM, contiene la misma proposición normativa que el artículo 1905 CC. La diferencia entre uno y otro radica en que el art. 1.1, par. 1º LRCSVM consagra de forma expresa el riesgo como título de imputación. Ambos preceptos regulan supuestos de responsabilidad objetiva atenuada y, por ello, ambos contemplan las mismas circunstancias exoneradoras (fuerza mayor externa y culpa exclusiva de la víctima).

<sup>220</sup> Vid. MEDINA CRESPO M., “Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística: comentarios a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor...”, op. cit., pág. 86. Refiriéndose al párrafo segundo del art. 1.1 LRCSVM, sostiene que “la novedad radica en que la responsabilidad civil por daños corporales queda sometida en su totalidad al principio de la causalidad dialéctica, sin limitación cuantitativa alguna y con independencia por tanto de que encaje en la cobertura del seguro obligatorio o la sobrepase. La identidad de razón (*eadem ratio*) para la regulación de las respectivas responsabilidades es obvia, pues, después de todo, los carros automóviles han sustituido en este siglo la tracción animal”.

*equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (artículo 1.1 IV LRCSCVM 1995)”.*

### **2.2.2 Criterios de atribución de la responsabilidad civil para daños en los bienes**

Los criterios de atribución de responsabilidad para los daños en los bienes plantean en la Ley y también en la práctica más problemas, por la aparente contradicción entre los párrafos 1º y 3º, del artículo 1.1 LRCSCVM. Hemos comentando que el párrafo 1º declara la responsabilidad por riesgo del conductor por los daños ocasionados, sin distinguir los mismos. Se refiere, por tanto, a todos los daños ocasionados en la conducción, sean causados a las personas o en los bienes.

Sin embargo, el párrafo 3º, que regula explícitamente los daños en los bienes, dispone que, en tal caso, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta Ley.

No parece que tenga sentido hacer referencia a los artículos 109 y siguientes del Código Penal, cuando los daños en los bienes están despenalizados, al menos, hasta ciertos límites<sup>221</sup>. Quizá debería haberse hecho esta alusión en el párrafo 2º, puesto que los daños personales sí tienen relevancia criminal. En todo caso, como vemos, el párrafo 3º consagra la culpa como título atributivo de la responsabilidad por daños en los bienes.

Consideramos que esta referencia a la culpa del párrafo 3º, como se ha dicho, no constituye una antinomia ni una contradicción con respecto a lo establecido en el párrafo 1º, puesto que ambos párrafos deben interpretarse de forma sistemática. Es el riesgo el principio informador de todo el sistema, sin perjuicio de que en el caso de los daños en los bienes deba acreditarse la culpa del agente causante, por la remisión que se hace al artículo 1902 del CC. La STS (Sala 1ª), de 16 diciembre de 2008 (RJ/2009/1353) ha interpretado de forma correcta lo que decimos, al señalar lo siguiente:

---

<sup>221</sup> En tal sentido, el artículo 267 del Código Penal dispone que: “Los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a 80.000 euros, serán castigados con la pena de multa de tres a nueve meses, atendiendo a la importancia de los mismos”.

*“En punto a los daños materiales causados por la circulación, la LRCSVM 1995, partiendo de un principio de responsabilidad por riesgo en el artículo 1.1 I LRCSVM 1995, que se proclama con carácter general para todos los daños derivados de la circulación que afecten a la persona o a los bienes, exige respecto de estos últimos la concurrencia de los requisitos de carácter subjetivo establecidos para la responsabilidad extracontractual en el artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSVM 1995).*

*De la interpretación sistemática de los preceptos que se acaban de citar se infiere la necesidad de que se pruebe la culpa o negligencia por parte del conductor, si bien la referencia al principio de responsabilidad por riesgo, según una jurisprudencia inveterada de esta Sala surgida, entre otros ámbitos, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, comporta una presunción de culpabilidad en contra del conductor causante del daño, que puede ser destruida por prueba en contrario”.*

En definitiva, la Sentencia argumenta lo que ya vienen haciendo los tribunales para los supuestos de actividades de riesgo que no tengan normativa especial o que teniéndola, como es el caso, se aplica el artículo 1902 del CC. En tales supuestos, en los que los tribunales deben aplicar este artículo, al tratarse de actividades que ponen en peligro al resto de ciudadanos y bienes, se presume la culpa de causante, debiendo ser éste el que desvirtúe tal presunción para exonerarse de responder frente al dañado<sup>222</sup>. Por lo tanto, en realidad, lo que se plantea en estos supuestos es apartarse del régimen general de carga de la prueba, establecido en el artículo 217 LEC que, en su apartado 2º, señala que corresponde al actor y al demandado reconviniendo la carga de probar la certeza de los hechos de los que ordinariamente se desprenda, según las normas jurídicas a ellos aplicables, el efecto jurídico correspondiente a las pretensiones de la demanda y de la reconvencción, para invertirla y ser el agente causante del daño el que pruebe que no tiene culpa alguna en el accidente y que se trata de un supuesto de culpa exclusiva de la

---

<sup>222</sup> Así, la STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), precisa que “respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción”.

víctima o fuerza mayor.

Es cierto que ha sido la jurisprudencia la que, aplicando el artículo 1902 del CC para actividades de riesgo sin una normativa especial que objetivara la responsabilidad, ha establecido la presunción de culpa del agente dañoso, haciendo, si se quiere, una interpretación forzada de dicho artículo. Sin embargo, lo novedoso del sistema de responsabilidad creado en el ámbito circulatorio desde el año 1995, es que ahora ya no es el juez el que establece la presunción de culpa del causante del daño, sino la Ley, al erigir el riesgo como principio informador de la responsabilidad civil automovilística<sup>223</sup>. De este modo, esta regla general vincularía al juzgador y no se puede apartar de ella<sup>224</sup>, como podría ocurrir en otras actividades de riesgo distintas de la circulación de vehículos a motor, que no tuvieran regulación especial.

Sin embargo, no siempre la jurisprudencia, en caso de daños en los bienes, aplica los criterios expuestos, porque, pese a lo dicho, los jueces, en muchas ocasiones, siguen exigiendo la acreditación de la culpa en la causación del daño. Así, la SAP de Álava, de 21 de julio de 2005 (JUR\2006\3258), en un supuesto de daños recíprocos sin acreditación de la culpa de ninguno de los conductores, señala que no rigen ni la teoría del riesgo ni la inversión de la carga de la prueba, sino por el contrario, se proyecta con todas sus fuerzas el principio culpabilístico a que se contrae el artículo 1902 del CC, que propugna en estos supuestos que cada parte acredite la negligencia de la contraria. Añade la sentencia: “No otra cosa dispuso el artículo 1-1, par. 3º de la Ley sobre

---

<sup>223</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 170. Acuña este autor, para definir estos supuestos, la expresión “Subjetividad objetivada”, al señalar que “el nuevo texto consagró un régimen de subjetividad objetivada que hasta entonces había sido de pura expresión judicial. Por tanto, la presunción de culpa sobre la que se monta el régimen de subjetividad objetivada dejaba de ser la expresión de un criterio jurisprudencial para convertirse en la expresión de un criterio legal que había asumido la previa aportación jurisprudencial”.

<sup>224</sup> En tal sentido, es muy significativa la STS (Sala 1ª –Pleno–), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), que señala que es el riesgo específico de la circulación el que aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción.



Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor ("en el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil)".

En cualquier caso, pensamos que hubiera sido menos problemático el haber sometido todos los daños, personales y materiales, al mismo criterio atributivo de responsabilidad civil de objetividad atenuada. Entre otras razones, porque en la práctica, la aplicación de ambos sistemas -objetividad atenuada o 1902 del CC, presumiendo la culpa del agente causante-, dan el mismo resultado y no habría que hacer una aplicación forzada del artículo 1902 CC, para dar cabida a estos supuestos, interpretando de forma sistemática los párrafos 1º y 3º de la Ley<sup>225</sup>.

Otra solución que se propone, que tiene un alcance general para todas las actividades de riesgo, es añadir un párrafo 2º al artículo 1902 CC, que contemplase los criterios de atribución de la responsabilidad civil en actividades peligrosas que no tuvieran una regulación específica o que por remisión de otra norma, como es el caso de la responsabilidad civil automovilística, deba aplicarse el artículo 1902 del CC. Esto evitaría hacer interpretaciones forzadas de este artículo para dar cabida a las mismas, evitando las diferentes interpretaciones que pudieran hacer nuestros tribunales.

Hemos visto que en algunos sectores en los que se ejerce una actividad de riesgo, se determina en textos positivos como criterio de atribución la responsabilidad objetiva del causante del daño. Es el caso, por ejemplo, de la responsabilidad civil por daños corporales en accidentes de circulación, navegación aérea o energía atómica, entre otros.

En cambio, cuando se causan daños por actividades de riesgo que no tienen una regulación específica o que hay una remisión expresa al artículo 1902 del CC, como ocurre con los daños materiales derivados de la circulación de vehículos a motor, la

---

<sup>225</sup> En el mismo sentido, MEDINA CRESPO M., "Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística: comentarios a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor...", op. cit., pág. 86. Para este autor, "el principio de causalidad dialéctica y el principio de la causalidad culpable, conducen en la práctica a resultados idénticos, sin más frontera que la constituida por el caso fortuito, cuya virtualidad exoneradora termina por negarse también en el ámbito del principio de subjetividad culpable, mediante la técnica exacerbada del invento de la culpa".

jurisprudencia debe aplicar dicho precepto, que, en principio, exige el criterio de la culpa y debe hacer interpretaciones rebuscadas del mismo para poder encajar estos supuestos dañosos.

De esta suerte, si consideramos que el riesgo es el fundamento de la responsabilidad civil en actividades peligrosas, debemos aceptar al mismo tiempo que, en el marco de un Estado de Derecho, eso sólo se puede conseguir mediante la aprobación de una norma con rango de Ley que expresamente lo declare. Norma que, por razones de técnica legislativa, bien podría ser la adición al actual artículo 1902 del CC de un nuevo apartado que contemple la creación del riesgo como criterio de atribución de la responsabilidad civil de carácter objetivo. Podría ser: artículo 1902 bis “El que ejerza actividades especialmente peligrosas es responsable, en virtud del riesgo creado por la realización de esas actividades, de los daños causados a las personas o en los bienes”

Por tanto, el texto legal resultante de una hipotética modificación debería también contemplar la necesaria relación entre el resultado lesivo y el riesgo que la actividad peligrosa produce<sup>226</sup>.

### **2.2.3 La colisión de vehículos con daños recíprocos sin culpas probadas**

La colisión de vehículos con daños recíprocos sin que quede acreditada la culpa de ninguno de los conductores intervinientes es una de las cuestiones que no han sido reguladas de forma explícita ni en la Ley de 24 de diciembre de 1962 ni en ninguna de las modificaciones que se han hecho de la responsabilidad civil automovilística y que ha sido objeto de análisis por parte de la doctrina y de la jurisprudencia.

---

<sup>226</sup> Vid. sobre esta cuestión, MARTIN CASALS M., “Una primera aproximación a los Principios de Derecho europeo de la responsabilidad civil”, *Indret*, 2/2005, mayo 2005, pág. 15. Refiriéndose a la responsabilidad objetiva, precisa que “los Principios de Derecho europeo de la responsabilidad civil parten de una cláusula general de responsabilidad por actividades anormalmente peligrosas que sólo operará en defecto de una regulación específica y sólo si concurren todos los requisitos que se prevén. (...) Será “actividad anormalmente peligrosa” la que crea un riesgo previsible y muy considerable de daño que, además, no puede ser eliminado mediante una conducta diligente, no sólo del causante del daño sino de todas aquellas personas que intervienen en la actividad, incluidas las víctimas potenciales. El riesgo puede ser muy considerable tanto por la elevada probabilidad de que produzca un daño no grave, como por la circunstancia de que sea extremadamente grave un daño cuya producción sea muy poco probable. Por su parte, la previsibilidad de que determinada actividad producirá un daño es algo que es inherente a la mayoría de las actividades anormalmente peligrosas”.

Ya en el año 1964, en los albores de la LUCVIM de 1962, se ocupaba el profesor SÁNCHEZ CALERO de este asunto<sup>227</sup>, afirmando que el estudio del tema de la colisión de vehículos con daños recíprocos ofrece singular interés, tanto por la frecuencia con que este supuesto se presenta dentro de los accidentes de la circulación, como por las dificultades que la interpretación del artículo 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962 plantea<sup>228</sup>.

A esto hay que añadir que no estamos ante un problema meramente académico o dogmático, sino ante una de las cuestiones que más casuística plantea en la práctica. Es relativamente frecuente que nos encontremos con accidentes de circulación en los que se producen colisiones entre vehículos con daños personales y materiales, sin que quede acreditada la culpa de ninguno de ellos y deben solucionarse interpretando el contenido del artículo 1.1 de la LRCSCVM, sin que haya habido una jurisprudencia unánime, al menos hasta fechas recientes, como veremos<sup>229</sup>.

No ocurre lo mismo en alguno de los países de nuestro entorno, en los que dada la casuística de las colisiones de vehículos sin culpas probadas, sí han sido objeto de regulación. Así, el artículo 506 del Código Civil portugués establece: *“1. Si de la colisión entre dos vehículos resultaren daños en los dos o en relación a uno de ellos, y ninguno de los conductores tuviera culpa en el accidente, la responsabilidad será repartida en la proporción en que el riesgo de cada uno de los vehículos hubiera contribuido a los daños; si los daños fueran causados solamente por uno de los vehículos, sin culpa de ninguno de los conductores solamente la persona responsable de ellos está obligada a indemnizar. 2. En caso de duda, se considerará igual la medida de la contribución de cada uno de los vehículos en relación a los daños, así como la contribución de culpa de cada uno de los conductores”*. Del mismo modo, el párrafo 2º

---

<sup>227</sup> Vid. al respecto, SÁNCHEZ CALERO, F., “La colisión de vehículos con daños recíprocos en el artículo 39 de la Ley de 1962”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 2, año 1, febrero de 1964, pág. 73.

<sup>228</sup> También se ocupó de los daños recíprocos sin culpas probadas, en los inicios de la vigencia de la LUCVM, SANTOS BRIZ J. “Los daños recíprocos por colisión de vehículos”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año 4, abril de 1967, págs.. 357-379.

<sup>229</sup> Vid. MEDINA ALCOZ M., “Los criterios de imputación en la responsabilidad civil automovilística”, *XXV Congreso de Derecho de la Circulación...*, op. cit., pág. 29. Dice que “la responsabilidad civil automovilística es el ámbito en el que, por excelencia, la concurrencia de causas se traduce en un resultado dañoso que afecta a los dos sujetos actuantes (daños recíprocos). El caso más común es el accidente por colisión de dos vehículos en el que los dos intervinientes son agentes y víctimas a la vez”.

del artículo 2054 del Código Civil italiano precisa: “*En el caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que cada uno de los conductores ha concurrido de igual manera a producir el daño sufrido por cada vehículo*”. Veremos que estas tesis son defendidas por la doctrina<sup>230</sup>, pero no por el Tribunal Supremo, en STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), que comentaremos a continuación.

Se ha dicho que el legislador, tal vez preocupado por buscar la protección a “ultranza” de las víctimas de los accidentes de circulación, ha puesto toda su atención en los peatones y en los ocupantes de los vehículos y se ha olvidado de estos supuestos que, como decimos, son bastante frecuentes<sup>231</sup>. En estos casos, no estamos ante terceros ajenos a la circulación, sino ante accidentes en los que se da la doble condición de responsable y víctima y no es tan fácil dar una solución aplicando el artículo 1.1 de la LRCSCVM. Estas víctimas, aunque sean conductores de vehículos, también deben ser objeto de protección por la Ley, situándose, en principio, al mismo nivel que el resto de víctimas de la circulación. Ahora bien, lo que se discute es si a éstas se les deban aplicar los mismos criterios que a las demás, cuando, por su condición de conductores, también están ejercitando una actividad peligrosa, poniendo en riesgo al resto de conductores, peatones, ocupantes de vehículos y bienes.

En todo caso, cuando se trata de daños personales parece que la solución puede tener encaje en el citado precepto, aunque como veremos, se han mantenido distintas posiciones al respecto. Sin embargo, se han planteado más problemas a la hora de resolver colisiones recíprocas sin prueba de culpa, cuando los daños causados han sido materiales, porque en estos casos hay que aplicar el artículo 1902 del CC, tal como indica el párrafo 3º del artículo 1.1 LRCSCVM.

Las posiciones mantenidas por la doctrina y la jurisprudencia, las podemos sintetizar en tres, aunque en un análisis más minucioso en cada una de ellas, habría que distinguir entre daños personales y daños materiales: i) la neutralización de presunciones de culpa,

---

<sup>230</sup> La obra más completa y más reciente sobre esta cuestión es la de MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Edit. Bosch, Barcelona, 2010.

<sup>231</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 256.

según la cual cada uno de los conductores perjudicados deber acreditar la culpa del contrario y como en este caso no es posible, no tendría derecho a obtener indemnización alguna; ii) la concurrencia de causas en el accidentes, de modo que cada uno responde por el 50% de los daños del otro y iii) la doctrina de las responsabilidades cruzadas, según la cual, cada uno de los conductores resarce todos los daños del contrario, en virtud de la responsabilidad por riesgo establecida en el artículo 1.1 de la LRCSCVM. Debemos adelantar que, en la actualidad, la doctrina más seguida por parte de la jurisprudencia es la de las responsabilidades cruzadas, sobre todo, tras la STS (Sala 1ª – Pleno-) de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046).

La primera posición es la de neutralización de presunciones de culpa. Se ha argumentado, sobre todo, para resolver las colisiones de vehículos sin culpas probadas, en las que se ocasionan daños materiales. Se explica en que los dos conductores realizan una actividad de riesgo y, por tanto, se neutralizan las presunciones de culpabilidad de cada uno de ellos, de modo que ambos deben acreditar la culpa del otro. Si no puedan hacerlo, siguiendo los criterios generales de la carga de la prueba, ambos se quedan sin ser indemnizados<sup>232</sup>.

Así, la SAP Barcelona (Sección 11ª) de 11 de noviembre de 1998, manifiesta que: *“Es pacífica la jurisprudencia del TS que establece que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación, por lo que no resulta de aplicación la teoría de la responsabilidad objetiva o por riesgo y cobrando plena vigencia el art. 1214 CC. En consecuencia, correspondía al actor apelante demostrar la actuación negligente del conductor asegurado por la entidad demandada, lo que no hizo”*.

En el mismo sentido, la SAP de Vizcaya (Sección 3ª) de 11 de junio de 2009 (JUR 2009\365160), precisa que “tratándose de una colisión entre dos vehículos, con

---

<sup>232</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 258. La explica del siguiente modo: “se dice así que en los casos de mutua y recíproca colisión de vehículos en los que es imposible determinar a cuál de los conductores cabe atribuir la culpabilidad del accidente, como causa eficiente del mismo, no es posible hacer aplicación en beneficio de ninguno de ellos del principio de inversión de la carga de la prueba, ni mucho menos de la teoría del riesgo, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria”.

resultado de daños materiales en ambos y en el que los conductores se imputan recíprocamente la responsabilidad, pretendiendo ambos que actuaron de forma correcta y fue el contrario quien lo hizo negligentemente, no opera la inversión de la carga de la prueba sino que ambos conductores se encuentran en la misma situación, anulándose las consecuencias de tal inversión probatoria y rigiendo el principio general que hace recaer sobre el actor y el demandado reconviniendo la acreditación de los hechos base constitutivos de su pretensión y que consagra el art. 217-2 LEC, prueba que, en ningún caso como se dirá, puede entenderse cumplida”.

Más recientemente, la SAP de Las Palmas de 24 de enero de 2014 (JUR 2014\78534), aludiendo a la STS de 6 de marzo de 1998, precisa que “es doctrina pacífica y constante, derivada de la jurisprudencia de esta Sala, que la inversión de la carga de la prueba no opera en los casos de accidente de circulación por colisión de vehículos, al encontrarse los conductores en la misma situación y anularse las consecuencias de tal inversión probatoria”.

El fundamento de esta doctrina es que en los supuestos de colisiones recíprocas sin culpas probadas, al tratarse de dos conductores que ejercer una actividad de riesgo, no rige lo previsto en el artículo 1.1. de la Ley, sino los criterios generales de la carga de la prueba, previstos en el artículo 217 LEC, puesto que se produce una neutralización de los riesgos que se están manejando. Esta doctrina no solo se ha aplicado a los daños en los bienes, como acabamos de ver, sino también a los daños causados a las personas. Así la SAP de Barcelona de 20 de enero de 2006 (JUR 2006\112758), sostiene que cuando se trata de accidentes en que los vehículos implicados se hallan en movimiento y se produce una colisión recíproca, la inversión de la carga de la prueba no puede actuar porque los implicados podrían predicarla de contrario, sino que se neutraliza (SSTS de 15 de abril de 1985, 10 de marzo de 1987, 22 de abril de 1987, 10 de octubre de 1988, 8 de noviembre de 1989, 28 de mayo de 1990, 7 de junio de 1991, 11 de febrero de 1993, 15 de abril de 1992, 5 de octubre de 1993, 29 de abril de 1994 y 17 de julio de 1996). El alto tribunal señala que es a cargo del actor la prueba de la acción u omisión culposa o, en términos más modernos, es exigible al actor la prueba de la causalidad que haga patente la imputabilidad del agente, desplazando la prueba de la culpa a la prueba del nexo causal.

En Argentina, es significativa la monografía sobre responsabilidad por riesgo, en la que la magistrada argentina MATILDE-MARÍA ZAVALA DE GONZÁLEZ impugna esta doctrina de la neutralización y señala que los riesgos no se neutralizan ni se compensan, sino que simplemente concurren, por lo que cada uno de los conductores intervinientes en la colisión debe responder por los daños causados al otro de una manera íntegra, salvo que medie alguna causal eximidora debidamente acreditada<sup>233</sup>.

La segunda hipótesis, seguida por otras Audiencias Provinciales y por un sector autorizado de la doctrina<sup>234</sup>, considera que al no quedar acreditada la culpabilidad en el accidente de ninguno de los conductores intervinientes, ambos son responsables en el mismo porcentaje<sup>235</sup>, porque de esa forma es como concurren a la causación de los daños.

Postula la STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), que entre las razones que llevan a esta solución se encuentra la de entender que en este tipo de supuestos procede apreciar una concurrencia de causas, de tal manera que su resolución ha de ser la prevista legalmente para los casos de concurrencia de culpas de igual grado (artículo 1.1 IV TRLRCSVM) al no contarse con datos que permitan,

---

<sup>233</sup> Así lo expresa, MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 232.

<sup>234</sup> Vid. MEDINA CRESPO, M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Edit. Bosch, Barcelona, 2010. Medina rechaza, por incorrectas, las doctrinas de la neutralización de las presunciones de culpas y la de la presunción de culpa que grava a cada conductor en los supuestos de colisiones de vehículos sin culpas probadas; concluyendo que “la única solución correcta –por ser secundum legem y secundum ius- es que, no enervadas las presunciones de culpa, se está ante un supuesto de culpas concurrentes que se ha resolver mediante la técnica propia de la concurrencia de causas confluyentes en el resultado dañoso, evitando que cada conductor sea resarcido por daños debidos a su propia causación, porque el instituto de la responsabilidad civil es incompatible con la tutela del ensimismamiento dañoso que vulnera por exceso el inesquivable principio de la reparación completa, el cual no consiente que deje de resarcirse un daño injusto padecido ni protege un daño que el propio agente dañoso se haya infligido, cuando el título atributivo está constituido tanto por la culpa (daños materiales) como por el específico riesgo circulatorio”.

<sup>235</sup> Al respecto, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 257, propone que “podría tomarse en consideración, con las necesarias cautelas, la solución adoptada por el art. 19.2 del vigente RRCSCVM a la hora de determinar la participación de cada uno de los aseguradores de una pluralidad de vehículos implicados en la causación de daños a terceros, en el que no siendo posible la aplicación del criterio preferente («la entidad de las culpas concurrentes») [y a falta, naturalmente, del más preferente todavía, el acuerdo entre las aseguradoras]], habrá de estarse a la proporción determinada por la potencia de los respectivos vehículos. Ambos contribuyen a crear la situación de riesgo, pero su contribución es normalmente proporcional a su potencia. Aunque, como resulta evidente, esto no deja de tener una elevada dosis de casuismo”.

desde un punto de vista causal, atribuir mayor participación a uno de los conductores en detrimento del otro. Esta postura considera, en suma, que los dos conductores implicados en la colisión mutua han de ser considerados co-causantes del accidente, en cuanto que ambos contribuyen causalmente al resultado, entendido como la materialización del riesgo movilizado por cada uno de ellos. Y que, a falta de prueba sobre el concreto porcentaje de participación causal de cada uno, ha de entenderse que los dos contribuyeron en la misma proporción (al 50%).

En esta hipótesis, al no poder determinarse la participación en el accidente de cada uno de los conductores intervinientes, cada uno de ellos contribuye en la misma proporción en la causación de los daños. Por lo tanto, no pueden ser resarcidos por los daños que se han ocasionado a sí mismos. Es decir, las presunciones de culpas, conducen a un resultado de concurrencia que se deberá entender por partes iguales, compensándose por mitades los daños sufridos por cada perjudicado. De ahí, la solución a la que se llega, que compartimos, de cada uno debe ser resarcido en un 50% por los daños que le ha ocasionado el otro conductor.

Como declara la SAP de Pontevedra (Sección 3ª) de 15 de octubre de 1997, resulta injusto que, cuando los vehículos colisionan y no hay prueba de la culpabilidad de sus conductores, se solvente la cuestión absolviendo a ambos y a sus respectivas aseguradoras, pese a que pueda presumirse la culpabilidad de ambos.

Pensamos que esta es la posición más proporcional y justa, encajando perfectamente su argumentación en lo establecido en el artículo 1.1 de la LRCSCVM, por lo que no es necesario hacer construcciones jurídicas más allá de esta norma. No hay que olvidar que el párrafo cuarto del art. 1.1 establece expresamente que en supuestos de concurrencia de causas, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes. Parece razonable en estos casos presumir la concurrencia de cada uno de los dos conductores en un 50% de los daños del otro<sup>236</sup>.

---

<sup>236</sup> Vid. ARIÑO FUERTES J., “Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial”..., op. cit., pág. 61. Mantiene esta posición, precisando que “la solución más correcta, como ya se ha expuesto anteriormente, es considerar que, no enervadas las presunciones de culpa, nos encontramos ante un supuesto de culpas concurrentes que se ha de resolver mediante la técnica



La tercera hipótesis, como hemos dicho, la más seguida por la jurisprudencia, sobre todo a raíz de la citada STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), es la conocida con el nombre de las responsabilidades cruzadas que, en principio, puede parecer más acorde con la responsabilidad objetiva atenuada establecida en el artículo 1.1 de la LRCSCVM y, desde luego, es la más protectora con las víctimas de los accidentes de circulación.

Se explica, en caso de daños a las personas, en que rige la responsabilidad civil objetiva atenuada para cada uno de los dos conductores, en virtud del riesgo creado por cada uno de ellos. En consecuencia, cada uno de los conductores, para liberarse de responder frente al otro, debe probar alguna de las causas de exoneración previstas en la Ley, como la culpa exclusiva del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción. Como en el caso de colisiones recíprocas sin culpas probadas, ninguno de los conductores de los vehículos implicados puede probar la culpa del otro -perjudicado-, ambos deben responder por el total de los daños causados al contrario.

En este sentido, según la STS (Sala 1ª -Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046), en supuestos de colisión recíproca de vehículos constituye jurisprudencia de la Sala, a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008 (RJ RJ\2009\1353)<sup>237</sup>, que el artículo 1.1, párrafos primero y segundo de la LRCSCVM establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Añade la Sentencia, que “el riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto

---

propia de las causas confluyentes en el resultado dañoso, de modo que cada conductor no sea resarcido por daños que han de imputarse a su propia causación pero tampoco se le deje de resarcir por un daño injustamente padecido”.

<sup>237</sup> Esta sentencia sostiene que en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos intervinientes.

en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM)».

De este modo, para el TS, en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos, debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado y en la proporción en que lo ha hecho, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados.

Según lo expresado, para el TS, en caso de colisión recíproca de vehículos sin culpas probadas, no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación que establece la LRCSCVM. Por tanto, ambos conductores deben, en consecuencia, responder del daño corporal causado a los ocupantes del otro vehículo en atención al riesgo creado por su propio vehículo. En particular, el demandado debe responder, por el riesgo por él generado mediante la conducción, de los daños personales causados al demandante. No puede exonerarse al demandado, pues no se ha probado que entre su actuación y el resultado se interfiriese causalmente un elemento extraño (como la culpa exclusiva del demandante o la fuerza mayor ajena al funcionamiento del vehículo del demandado y a la conducción) apto para excluir su imputación.

En cuanto a los daños materiales, aunque no se reclamaron en el asunto que dio origen a la sentencia que estamos comentando, el TS, en lo que podríamos llamar un *obiter dictum*, también se refiere a los mismos, llegando a una solución similar, al indicar que “respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de

circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción”.

Por tanto, para esta tercera hipótesis, asumida por el Pleno de la Sala Civil del Tribunal Supremo, en caso de colisiones recíprocas sin culpas probadas, cada uno de los conductores, en virtud del riesgo creado, debe asumir la totalidad de los daños del vehículo contrario.

Las razones que esgrime el alto tribunal para decantarse por esta doctrina, son las siguientes:

- a) Esta es la doctrina seguida por un número considerable de audiencias provinciales.
- b) Constituye una solución aceptada expresamente por alguna de las legislaciones de Derecho comparado, como se ha expuesto.
- c) Es una doctrina próxima, aunque no coincida con ella, a la que inspira la jurisprudencia de esta Sala tendente a proclamar la solidaridad impropia entre los agentes que concurren a causar el daño cuando no puede establecerse la proporción en que cada uno de ellos ha contribuido a su producción.
- d) Es acorde con la tendencia que se registra en el Derecho comparado a atribuir responsabilidad plena a los causantes simultáneamente de un daño por una pluralidad de actividades (v. gr., PETL, artículo 3:102, según el cual: «En caso de una pluralidad de actividades, si cada una de ellas hubiera causado el daño por sí sola al mismo tiempo, se considerará que cada actividad es causa del daño de la víctima»).
- e) Es la doctrina más acorde con la presunción de causalidad, que rige en el sistema de responsabilidad objetiva por riesgo, en relación con el agente de la actividad peligrosa que interviene en la producción del daño característico de dicha actividad de riesgo.

### 3. Causas de exoneración de la responsabilidad civil

La protección a “ultranza” de las víctimas de los accidentes de circulación no significa que sean indemnizadas en cualquier caso, puesto que, como hemos visto, la Ley de 24 de diciembre de 1962<sup>238</sup>, sus posteriores modificaciones y la legislación actual, prevén causas de exoneración a la responsabilidad civil del conductor del vehículo. La explicación es clara: hay supuestos en los que se rompe el curso causal de la actividad desplegada por el conductor de un vehículo, por otras causas ajenas al mismo<sup>239</sup>, como la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción. Por tanto, para que exista responsabilidad del conductor, los daños deben estar dentro del ámbito material de la LRCSCVM (debe tratarse de un hecho de la circulación ocasionado por un vehículo a motor) y debe haber una relación de causalidad entre la acción del conductor del vehículo y los daños que se reclaman<sup>240</sup>.

La legislación vigente<sup>241</sup>, constituida por el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el RDL 8/2004, de 29 de octubre, establece en el párrafo 2º que en el caso de daños a las personas, la responsabilidad del conductor sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Más adelante, en el párrafo 4º, precisa que si

---

<sup>238</sup> El artículo 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, contemplaba como causas exoneradoras de la responsabilidad civil del conductor, la culpa o negligencia del perjudicado y la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, fórmula que con alguna variante, que no altera su significado, ha permanecido hasta nuestros días.

<sup>239</sup> Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas...*, op. cit., pág. 395. Dice la autora que “es posible la ruptura del vínculo de causalidad entre la actuación del conductor o propietario del vehículo y el resultado dañoso cuando el daño procede de una “causa ajena” entendida como “un acontecimiento” que no es un hecho suyo. En tales casos no nos encontramos ante una causa exoneradora de responsabilidad del conductor, sino que simplemente la causa del daño ha sido la actuación del tercero”.

<sup>240</sup> Al respecto, vid. la STS (Sala 1ª), de 29 de mayo de 1995 (RJ 1995\4136): “Indiscutida doctrinal y jurisprudencialmente la tendencia objetivadora de la responsabilidad, en todo caso se precisa la existencia de una prueba terminante relativa al nexo entre la conducta del agente y la producción del daño, de tal forma que haga patente la culpabilidad que obliga a repararlo y esta necesidad de una cumplida justificación no puede quedar desvirtuada por una posible aplicación de la teoría del riesgo, la objetivización de la responsabilidad o la inversión de la carga de la prueba”.

<sup>241</sup> En los mismo términos ya lo había hecho la legislación precedente, a través de la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, por la que se había modificado la LUCVM.

concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Por tanto, las causas de exoneración de la responsabilidad civil del conductor, a las que nos vamos a referir en los epígrafes siguientes son: la conducta o la negligencia del perjudicado, la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo y, como una variante de la primera, la concurrencia de negligencia del conductor y la del perjudicado.

A diferencia de lo que ocurre en otros ordenamientos jurídicos, como el francés, no se contempla en nuestra legislación el hecho de un tercero, como causa exoneradora de la responsabilidad civil del conductor, por cuanto que también puede interrumpir con su actuación el curso causal del conductor y liberarle de responder frente al tercero. La doctrina, en determinadas situaciones, sitúa la actuación del tercero dentro de la fuerza mayor extraña al riesgo circulatorio, por lo que analizaremos esta cuestión en el apartado de la fuerza mayor.

### **3.1 Culpa exclusiva de la víctima**

Aunque la LRCSCVM, según acabamos de ver, hable de “conducta o negligencia del perjudicado”, tanto la doctrina como la jurisprudencia la asimilan a la culpa exclusiva de la víctima y por ello hemos titulado así este epígrafe<sup>242</sup>. Sin embargo, aunque los conceptos de víctima y perjudicado se utilicen indistintamente, no significan lo mismo, como veremos en el siguiente epígrafe.

En este apartado vamos a ver la distinta problemática que se plantea en torno a las víctimas y perjudicados, el significado que debe darse a la expresión “conducta o negligencia del perjudicado y a lo que debe entenderse por culpa exclusiva de la víctima, así como a los requisitos establecidos por la jurisprudencia para su apreciación.

---

<sup>242</sup> Así lo expresa DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 119.

### **3.1.1 La distinción entre víctima y perjudicado**

Antes de abordar esta materia es necesario establecer la distinción entre víctima y perjudicado, porque, aunque en la mayoría de los casos ambas figuras coinciden, no es así en otros, sobre todo en los que fallece la víctima del accidente. En estos casos la víctima no coincide con los perjudicados.

Vemos que la Ley habla de “conducta o negligencia del perjudicado”, expresión que a nuestro juicio no es correcta, porque debería hablarse de víctima y no de perjudicado, pues cuando víctima y perjudicado no coinciden, éstos últimos no han participado en la mecánica del accidente.

Víctima es la persona que sufre directamente las consecuencias dañosas del accidente, porque participa en el mismo, pudiendo concurrir con su intervención en la causación del mismo. Cuando ésta sobrevive, porque resulta lesionada, normalmente va a ser también perjudicada por los hechos ocurridos. En este caso, víctima y perjudicado coinciden.

Ahora bien, cuando la víctima fallece en el accidente, los perjudicados por su muerte, que sufren un daño moral y, en su caso, patrimonial, son personas distintas de la víctima que, por su relación de afectividad con ella, se consideran perjudicados por su muerte, debiendo ser resarcidos como tales. En estos casos, víctima y perjudicado no coinciden y por lo tanto, a los efectos de las causas de exoneración, sería inapropiado hablar de “conducta o negligencia del perjudicado”, cuando éste no ha tenido intervención alguna en el accidente.

Por lo tanto, habría que hablar, como causa exoneradora de la responsabilidad del conductor de un vehículo, de “conducta o negligencia de la víctima”, en lugar de perjudicado.

Puede ocurrir, y de hecho ocurre con relativa frecuencia, que la víctima resulte fallecida como consecuencia de la responsabilidad del perjudicado. En estos casos, la actuación culposa del perjudicado evitaría que él fuera indemnizado. No así, que lo fueran el resto

de perjudicados. Habría que traer a colación el conocido texto de Pomponio: *Quod quis ex causa sua damnum sentit, non intelligitur damnum sentire*, según el cual, quien sufre un daño por su propia culpa es él mismo quien ha de soportarlo, aunque en nuestro derecho positivo podría resolverse en base a lo establecido en el artículo 1.1 LRCSCVM o el mismo artículo 1902 del CC.

No es infrecuente, como decimos, que nos encontremos con accidentes de circulación en los que por distracción del conductor, cónyuge o padre de los ocupantes del vehículo, fallece uno de ellos y se da esta circunstancia de que aquél tiene la doble consideración de responsable del accidente y perjudicado por sus consecuencias. Un ejemplo de esta situación nos lo proporciona la Sentencia nº 116/2013 de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Castellón, de 15 de marzo de 2013. Se trata de un accidente de circulación, en el que, por distracción de su conductor, fallece su hija, ocupante del vehículo, junto a la esposa del conductor y madre de la niña fallecida.

Ambos padres interpusieron una demanda civil contra la entidad aseguradora del vehículo. En lo que ahora nos interesa, la aseguradora, que había sido condenada en la instancia a indemnizar a ambos padres por el fallecimiento de su hija, solicita en la apelación que se reduzca a la mitad la indemnización reconocida a favor de ambos progenitores por la muerte de la menor, argumentando que el conductor causante no tiene derecho a reparación alguna. Se basaba, esencialmente, en la exclusión prevista en el art. 5.1 LRCSCVM, donde se establece que la cobertura del SOA no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor asegurado.

La Sala desestima las pretensiones de la aseguradora, haciendo alusión al artículo 1 de la Tercera Directiva de Automóviles (90/232/CEE), de 14 de mayo de 1990, que es el origen del art. 5.1 LRCSCVM citado. La Audiencia interpreta que la exclusión por la norma comunitaria comprende los daños y perjuicios corporales sufridos por el conductor, pero no los perjuicios de los daños personales sufridos por terceros y que, no obstante, redundan en daño o perjuicio propio, de carácter moral, no corporal.

A nuestro juicio, no estamos ante un problema de interpretación del seguro, sino ante una cuestión de lo que debe entenderse por responsabilidad civil y de si se cumplen o no

sus elementos, según lo dispuesto en los artículos 1902 del CC o 1.1 LRCSCVM. En efecto, si no hay responsabilidad civil, por no darse todos los elementos que la configuran, tampoco entrará en juego el seguro del mismo nombre, porque, en palabras del magistrado FERNÁNDEZ ENTRALGO, si no hay lluvia (RC) no se puede abrir el paraguas para, en su caso, cubrir esa lluvia (seguro de RC). Cuestión distinta es que se utilice el seguro de responsabilidad civil para desvirtuar la institución de la responsabilidad civil.

El principio *Alterum non laedere*, que nos viene de Derecho Romano y que está consagrado en nuestro artículo 1902 del Código Civil, es inseparable de la alteridad, del otro; siendo un requisito esencial para que entre en juego la responsabilidad civil inferir un daño a otro. Por lo tanto, si el perjuicio se ocasiona a uno mismo, como el suicidio o cuando el perjudicado es causante del daño, no entra en juego la responsabilidad civil, por no darse esa alteridad que indicamos.

En el caso que nos ocupa, el perjudicado por su actuación negligente, es el padre de la niña fallecida, porque el daño no es un daño de la fallecida, sino un daño moral propio y por tanto, no debe ser indemnizado desde la óptica de la responsabilidad civil. Si no hubiera seguro, nos preguntamos, ¿podría el padre reclamar contra sí mismo? Parece que no, porque realmente el conductor del vehículo se ha ocasionado un daño a sí mismo.

### **3.1.2 La conducta o negligencia del perjudicado**

Una vez aclarado lo anterior, nos referimos a “la conducta o negligencia del perjudicado”, como causa de exoneración de la responsabilidad civil del conductor del vehículo. Esta expresión, que permanece en la actualidad, fue introducida por la D.A. 8ª de la Ley 30/1995, y sustituyó a la expresión “culpa o negligencia del perjudicado” de la legislación precedente, establecida en el artículo 1.2 LUCVM.

Como puede apreciarse, este cambio terminológico parece que suaviza la actuación de



la víctima, bastando su intervención causal en el accidente<sup>243</sup>, para considerarla como causa exoneradora de la responsabilidad civil del conductor.

Desde luego, *a priori*, en un sistema de responsabilidad civil objetiva, como es el que estamos analizando, choca que la conducta del perjudicado, que puede ser no culpable, pueda exonerar de responsabilidad civil al conductor del vehículo. Por eso, hay autores que entienden que en este ámbito, la culpa de la víctima ha de interpretarse en sentido técnico, exigiendo que la causación de la víctima sea culpable para desplegar su eficacia exoneradora<sup>244</sup>.

Otros, sin embargo, consideran que esta expresión no es retórica, sino que el legislador le quiso dar un significado concreto y es la de incluir como causa exoneradora de la responsabilidad civil, la “conducta” de los inimputables, lo que vendría refrendado por lo previsto en el número 2 del apartado 1º del Anexo a la LRCSCVM, a cuyo tenor “*Se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo ésta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción del mismo*”<sup>245</sup>.

En todo caso, si analizamos estas dos palabras: conducta y negligencia, llegamos a resultados absurdos, porque si las contraponemos, vemos que conducta es distinto a negligencia. Por tanto, si así es, conducta es una participación en el accidente, que no es culposa, lo que daría lugar a que cualquier participación en el accidente no culposa, sería una causa exoneradora de responsabilidad civil del conductor. Esto, a todas luces, es absurdo en un sistema de responsabilidad objetiva, que viene dado por la actividad de riesgo desplegada por el conductor de un vehículo a motor<sup>246</sup>.

---

<sup>243</sup> Así lo entiende MEDINA ALCOZ M., “Los criterios de imputación en la responsabilidad civil automovilística”..., op. cit. pág. 26.

<sup>244</sup> Vid. Díez Pícazo L., *Derecho de daños*, op. cit., pág. 129; Romero Colama A.M., “Accidentes de tráfico: los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito y fuerza mayor”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 9, año 34, octubre de 1998, pág. 528-533.

<sup>245</sup> Sobre esta cuestión, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*..., op. cit., pág. 284 y ss.

<sup>246</sup> No obstante, DE DIOS DE DIOS M.A., “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, año 48, nº 10, noviembre de 2012, pág. 9, indica que “la europeización del Derecho privado, bajo el prisma de la armonización y unificación legislativa, aboga por un criterio innovador que se aparta de la simetría jurídica de los países occidentales. En este sentido, los Principios de Derecho Europeo «*Principles of European Tort Law*» equiparan la culpa de la víctima con la conducta o actividad concurrente de ésta”.

Por ello, no queda más remedio que entender, por un lado, que lo que se ha querido es que la “conducta”, que no puede ser culpable de los inimputables puede ser una causa de exoneración de la responsabilidad civil del conductor y, por otro, para el resto de supuestos, debemos considerar que su actuación debe ser culposa<sup>247</sup>, para que produzca los efectos liberadores del causante del daño. Por tanto, salvo el caso de los inimputables, el conductor de un vehículo, para quedar exonerado respecto a la víctima, debe probar su culpa exclusiva en el accidente.

### 3.1.3 Concepto y requisitos

Una vez aclarado lo anterior, lo que nos preguntamos ahora, es qué debe entenderse por culpa exclusiva de la víctima y qué requisitos deben exigirse, para que sea una causa de exoneración de la responsabilidad del conductor.

En primer lugar, debemos decir que la culpa exclusiva de la víctima es una causa extraña a la actuación del conductor que interrumpe el nexo de causalidad entre la acción del conductor y el resultado<sup>248</sup>. Por eso, algunos autores la sitúan en el plano de la fuerza mayor ajena al riesgo desplegado por la conducción del vehículo. Por tanto, en estos casos, es la víctima la causante de su propio daño y no el conductor del vehículo<sup>249</sup>. Para estos autores, la fuerza mayor engloba, no solo la fuerza mayor en sentido estricto, sino también la culpa exclusiva de la víctima y el hecho de un tercero. Se trata, pues, de conductas imprevisibles o inevitables para el conductor del vehículo, que se convierte en un elemento pasivo del accidente.

---

<sup>247</sup> Vid. artículo 556.3.1º de la LEC, que al citar las causa de oposición del asegurador ejecutado, figura, junto a la fuerza mayor extraña a la conducción y la concurrencia de causas, la culpa exclusiva de la víctima.

<sup>248</sup> Así lo considera, SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico*, La Ley, Madrid, 1989, quien sostiene que “desaparece todo nexo causal entre el comportamiento del conductor y el resultado producido, principio “*casum sentit dominus*”. La víctima quebranta los llamados principios de la normalidad y seguridad del tráfico”.

En el mismo sentido, YZQUIERDO TOLSADA M., “*Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2001, pág. 205. Este autor considera que “el nexo causal se rompe cuando el daño se ha producido de manera exclusiva o casi exclusiva por el comportamiento de la víctima”.

<sup>249</sup> Cfr. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 76. Dice que “cuando se habla de culpa exclusiva de la víctima quiere decirse que ésta ha proporcionado de forma absoluta la causa en la producción del resultado dañoso; y lo mismo sucede si el accidente se ha producido por fuerza mayor extraña, que es un factor situado al margen del vehículo”.

Sin embargo, hay otros autores que no consideran la culpa exclusiva de la víctima como una interrupción del nexo causal, porque entienden que analizando el texto de la Ley, resulta evidente que puede ser considerada como una causa de exoneración de la responsabilidad del conductor del vehículo a motor, sin que pueda ser trasladada a la órbita de la causalidad<sup>250</sup>.

La Ley no nos proporciona una definición de este concepto, que podríamos considerar como concepto jurídico indeterminado, por lo que ha sido la jurisprudencia la que ha ido configurando a lo largo del tiempo el concepto y los requisitos exigibles para que la actuación culposa de la víctima sea considerada como causa de exoneración de la responsabilidad civil del conductor<sup>251</sup>.

Por tanto, la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima es una cuestión de hecho, que, como tal, corresponde su apreciación a los tribunales. En este sentido, podemos decir que, con carácter general, sobre todo a partir de la década de los setenta del pasado siglo, el Tribunal Supremo ha mantenido una postura restrictiva a la hora de apreciar la culpa exclusiva de la víctima<sup>252</sup>.

No cabe duda que, al tratarse de una cuestión de hecho, los problemas se plantean en las dificultades que se tiene para probar esta circunstancia exonerativa de la responsabilidad civil. En tal sentido, dado el sistema de responsabilidad en el que estamos, la jurisprudencia, sobre todo en los últimos tiempos, ha sido unánime en determinar que es el agente dañoso, demandado, el que tiene que la carga de probar la culpa exclusiva de

---

<sup>250</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 292. Sostiene que “en un sistema objetivo, en el que, por definición, la culpa del agente es irrelevante frente a la víctima, la ecuación causal alcanza una dimensión puramente material, de manera que el nexo causal ha de predicarse del accidente ocurrido dentro del específico ámbito material de limitado por la Ley especial creadora de dicho sistema. Aquí lo culpa de la víctima no se inserta en la relación causal, sino que constituye una causa autónoma de exclusión de responsabilidad”.

En el mismo sentido, MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit., pág. 403.

<sup>251</sup> Cfr. DE DIOS DE DIOS M.A., “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro...*, op. cit., pág. 7. Sostiene que “ha sido la jurisprudencia la que se ha encargado de precisar el sentido de la exención de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima. Sus resoluciones han impreso un carácter restrictivo a la estimación de la culpa exclusiva de la víctima”.

<sup>252</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit. pág. 298.

la víctima para liberarse. Así, la STS (Sala 1ª) de 22 de febrero de 2010 (RJ 2010\1290), señala sobre esta cuestión que, si bien es cierto que el conductor de un vehículo asume la carga de probar la culpa exclusiva de la víctima, incluso con acento de rigurosidad, para que no quepa ninguna duda de que solo fue la determinante del evento dañoso, ello no quiere decir que tal rigor se lleva a extremos tan severos que prácticamente anule la posibilidad probatoria que tal carga comporta, pues en definitiva tratándose de hechos incidentes en la relación de causalidad, bastará examinar aquellos factores que puedan ser relevantes en orden a influir en el nexo causal del accidente o a contribuir, de algún modo, en el resultado dañoso producido. La valoración del nexo de causalidad exige ponderar que el resultado dañoso sea una consecuencia natural, adecuada y suficiente, valorada conforme a las circunstancias que el buen sentido impone en cada caso, lo que permite eliminar todas aquellas hipótesis lejanas o muy lejanas al nexo causal so pena de conducir a un resultado incomprensible o absurdo, haciendo imposible la prueba de la exclusividad de la culpa de la víctima.

La jurisprudencia es unánime también al afirmar que para apreciar la culpa de la víctima como causa de exoneración de la responsabilidad del conductor, debe probarse que la causa única y exclusiva generadora de los daños fue la culpa o negligencia de quien los sufrió, sin intervención de culpa o negligencia alguna por parte del conductor del vehículo<sup>253</sup>. La SAP de Jaén de 12 de mayo de 1.999 (AC 1999\5262), establece que *"la culpa exclusiva de la víctima siempre ha merecido una interpretación muy restrictiva por parte de la jurisprudencia, teniendo en cuenta que se trata de una excepción en un régimen general que consagra y busca la indemnización a ultranza del perjudicado. Es por ello que únicamente se produzca la exoneración de indemnizar en aquellos supuestos en los que "único fundamento del resultado, rompiendo el nexo causal, haya sido el comportamiento culposo de la víctima" (STS. de 27 de mayo de 1.982 (RJ 1982, 2603), entre otras), esto es, en los casos de culpa total, única y*

---

<sup>253</sup> Vid. por todos, MAGRO SERVET V., "Alcance de la de la responsabilidad del peatón atropellado en la siniestralidad vial ¿es posible que el conductor le reclame por daños y lesiones?", *Diario La Ley*, nº 6907, Sección Doctrina, 19 Mar. 2008, Año XXIX, Ref. D-85. Considera que "es reiterada la doctrina jurisprudencial SSTs de 27 enero 2005, 15 de julio de 2004 y 06 de octubre de 2000, entre otras muchas) que afirma, que para apreciar culpa exclusiva de la víctima, debe constar debidamente demostrado que fue su exclusivo y voluntario actuar el que desencadenó el suceso, siendo preciso para que se produzca la exoneración de responsabilidad por culpa exclusiva de la víctima, como para también para apreciar la concurrencia de culpas, que resulte probada la existencia de una acción u omisión imputable a la víctima que pueda ser calificada de culposa o negligente que interfiriendo en el curso causal de los hechos, los anule, en el primer caso, o sin anularlo en el segundo, contribuye a la producción del resultado dañoso".

*exclusiva de la víctima originadora del daño, debidamente acreditado por el que la opone. Esto quiere decir que no basta con que el demandado pruebe que no tiene culpa, sino que tiene que acreditar cumplidamente que la única es la de la víctima. Cualquier supuesto dudoso o de falta o inexistencia de prueba solamente puede favorecer a la víctima".*

En el mismo sentido, la SAP de A Coruña de 27 de enero de 1.999 (AC 1999\4036), afirma que la aludida excepción de culpa exclusiva de la víctima para que tenga plena operatividad exige la demostración de la culpa única, total, excluyente, absorbente y exclusivamente originadora del daño por parte de la víctima, debiendo acreditarse asimismo que el conductor del vehículo puso en juego toda la diligencia requerida por las circunstancias concurrentes en el hecho a enjuiciar, sin que baste el acatamiento de la normativa reglamentaria.

Luego, la apreciación de la culpa exclusiva de la víctima, como causa de exoneración de la responsabilidad de la circulación, tiene dos vertientes: debe quedar acreditado, por un lado, que la conducta de la víctima es la causa única y exclusivamente determinante de la producción del siniestro y, por otro, que el conductor de vehículo puso en juego toda la diligencia requerida por las circunstancias concurrentes, que no se agota con la observancia de las prescripciones reglamentarias, sino que ha de acomodarse a las circunstancias de las personas, tiempo y lugar, lo que significa que también ha de haber efectuado la maniobra oportuna para evitar o aminorar el daño.

### **3.2 La fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo**

La otra causa de exoneración de la responsabilidad del conductor, establecida en el párrafo 2 del artículo 1.1 de la LRCSCVM, que no ha sido objeto de modificación alguna desde la primera regulación por el artículo 39 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, es la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. La Ley precisa a continuación que no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. Estos supuestos, que no son los únicos que puede haber, deberán considerarse como “caso fortuito”, que al provenir del propio riesgo circulatorio, no tiene efectos liberadores para el conductor

del vehículo.

Para establecer el concepto de fuerza mayor es preciso definir lo que se entiende por riesgo circulatorio, por la alusión que la Ley hace a la expresión “extraña a conducción”, cuestión que a estas alturas todavía no se tiene muy claro, puesto que la jurisprudencia mantiene una posición contradictoria sobre ello. Fuerza mayor, como hecho imprevisible o inevitable, en los términos del artículo 1105 del CC, debe referirse a hechos que queden fuera del riesgo circulatorio, lo que implica que aquellos que sean endógenos al devenir de la circulación, no se consideren liberadores para el conductor de un vehículo<sup>254</sup>.

Veremos a lo largo de las próximas líneas cómo va a influir en la consideración o no de la fuerza mayor, como causa exoneradora de la responsabilidad civil del conductor, la noción que se admita sobre el riesgo circulatorio. Adelantamos que para los partidarios de un significado global o colectivo del riesgo de la circulación, la fuerza mayor extraña al mismo, tendrá un carácter muy restrictivo, quedando prácticamente relegada a los supuestos causados por fuerzas naturales<sup>255</sup>. Sin embargo, aquellos que entienden ese riesgo como algo individual o personal, la fuerza mayor tendrá un carácter más amplio, porque serán considerados como causa exoneradora de la responsabilidad, aquellos hechos ajenos a la conducción de un vehículo y no a la conducción en general, como en el caso anterior.

Es preciso señalar también que en los sistemas de responsabilidad civil objetiva, el caso fortuito, que se suele equiparar a la fuerza mayor<sup>256</sup>, no tiene efectos liberadores, como

---

<sup>254</sup> Vid. al respecto, MEDINA CRESPO M., “Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva”, *Jornada Quincuagésimo Aniversario de la Ley del Automóvil*, Inese/Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, Madrid, noviembre 2012, pág. 2. Indica que “resulta llamativo que, después de medio siglo, siga en el candelero de una jurisprudencia contradictoria la determinación de conceptos tan fundamentales como el hecho de la circulación y la fuerza mayor; e incluso que siga sin alcanzarse un consenso sobre la significación del riesgo circulatorio (*periculum vehiculi*) como criterio atributivo de la responsabilidad civil automovilística”.

<sup>255</sup> Los *Principios de Derecho Europeo de la Responsabilidad Civil*, prevén que la responsabilidad objetiva es objeto de exoneración si el daño es causado por una imprevisible e irresistible fuerza de la naturaleza (fuerza mayor) o por la conducta de un tercero (art. 7:102).

<sup>256</sup> Vid. SAINZ-CANTERO CAPARRÓS M.B./PÉREZ FERRER F., *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor*, edit. Comares, Granada 2006, pág. 127. Precisan que “aunque la doctrina ha aportado criterios para distinguir el caso fortuito y la fuerza mayor (el origen del suceso, su efecto y la evitabilidad mediante la previsión), la mayoría de los autores y

ocurre con la fuerza mayor. Por decirlo de otro modo, el hecho fortuito se constituye como una fuerza mayor endógena del propio riesgo, en este caso, circulatorio y por ello no es causa de exoneración de la responsabilidad del conductor. Es el caso del ejemplo que nos propone la Ley, de los defectos del vehículo, la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. También puede haber otros, como el infarto sobrevenido al conductor que provoca el accidente o el reventón de una rueda<sup>257</sup>.

De este modo, si decimos que en los sistemas de responsabilidad civil objetiva, a diferencia de los sistemas de responsabilidad civil subjetiva, el agente dañoso responde con culpa o sin culpa, salvo que concurra alguna causa exoneradora, como la fuerza mayor, debe haber un espacio que queda sin cubrir, en el que el conductor deba responder sin culpa, que no sean hechos ajenos a la circulación y, por tanto, considerados como fuerza mayor extraña. Este espacio estaría cubierto por lo que denominamos caso fortuito o fuerza mayor intrínseca del propio riesgo circulatorio<sup>258</sup>, que no tiene carácter liberador para el conductor y por el que responde frente al perjudicado, aunque no tenga culpa alguna en el accidente<sup>259</sup>.

Por ello, se puede decir que el caso fortuito no rompe la relación de causalidad entre la acción del conductor y el resultado, mientras que la fuerza mayor, al considerarse una causa exógena del riesgo, sí rompe el nexo causal y, en consecuencia, el daño es ajeno a la actuación del conductor del vehículo, que se convierte en un simple elemento pasivo

---

también el Tribunal Supremo identifican ambos conceptos (STS 10-12-1973, 7-4-1965, 19-1-1972), pues parece a la luz del art. 1105 CC tienen una misma regulación y unos mismos efectos. No obstante, en ocasiones, la Ley hace responder a un sujeto cuando ha mediado caso fortuito, y solo queda exonerado por la fuerza mayor”.

<sup>257</sup> Indican SAINZ-CANTERO CAPARRÓS M.B./PÉREZ FERRER F., *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor...*, op. cit., pág. 128, que “se han considerado supuestos de caso fortuito: el caer el automóvil por un terraplén por encontrarse resbaladiza la calzada (STS 26-10-1968), la muerte el lesionado por operación quirúrgica posterior al accidente (STS 21-1-1972), el infarto del conductor (SAP Barcelona 6-7-1981), la rotura de frenos (STS 21-11-1989) y de rueda (STS 19-10-1988)”.

<sup>258</sup> Define REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 307, caso fortuito, como “aquel suceso ocurrido sin que medie una actividad culpable del agente del daño, pero que, escape o no al control del conductor o del detentador del vehículo, se verifica dentro de aquel ámbito de riesgo”.

<sup>259</sup> Sobre esta cuestión, indica MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 100, que “tan propia es la causación culpable como la inculpable; y hay causación propia sin incuria cuando el accidente se debe a una fuerza mayor intrínseca, es decir, a un caso fortuito aportado por el conductor situado en él (súbito desvanecimiento) o en su vehículo (avería); y el caso fortuito no exime de responsabilidad al conductor que lo sufre, precisamente porque encaja en el concepto de causa propia”.

del accidente.

Asimismo, consideramos que si la causa del caso fortuito es imputable a un tercero, también debe responder el conductor, porque sigue siendo una fuerza mayor endógena del propio riesgo que él controla y moviliza. Pensemos en que la avería de los frenos es causada por un mecánico que acaba de reparar el vehículo. En tal supuesto, la avería imputable a un mecánico, sigue siendo caso fortuito para el conductor y debe responder, tanto él como su aseguradora, frente al tercero perjudicado por los daños ocasionados, sin perjuicio del derecho de repetición que pudiera tener contra el culpable de dicha avería<sup>260</sup>.

Una vez delimitadas las nociones de fuerza mayor y caso fortuito, que podemos sintetizar en que son circunstancias imprevisibles o que, previéndolas, sean inevitables, constituyendo la primera una causación exógena al riesgo circulatorio y, por tanto, exoneradora de la responsabilidad civil del conductor, y el segundo, como una fuerza mayor intrínseca al riesgo circulatorio, que conlleva la asunción de la responsabilidad del conductor, debemos delimitar el riesgo circulatorio, indicando qué hechos se consideran ajenos al devenir circulatorio y cuáles no.

Debemos determinar qué quiere decir el párrafo 1º del artículo 1.1 de la LRCSCVM, cuando habla de “fuerza mayor extraña”, como causa excluyente de la responsabilidad del conductor. Adviértase que la Ley no habla de “fuerza mayor”, sino que le añade el calificativo de “extraña”, por lo que hay otra fuerza mayor no extraña a la conducción, que sería la que estamos considerando como caso fortuito.

Dicho lo anterior, la pregunta que debemos hacernos es la siguiente: ¿Qué hechos tienen la consideración de “fuerza mayor extraña a la conducción” y, por tanto, liberan al conductor de responder frente al tercero? También nos podemos hacer otras, refiriéndonos a casos concretos: ¿Qué ocurre, por ejemplo, cuando por culpa de un peatón, el conductor de un vehículo atropella a otro que va por la acera? ¿Se considera la actuación del primer peatón “fuerza mayor extraña a la conducción”? ¿Se considera

---

<sup>260</sup> Vid. al respecto, MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 105 y ss.



“fuerza mayor extraña a la conducción la irrupción súbita de un animal en la calzada, que provoca la muerte del ocupante del vehículo? ¿Quién debe responder si entra una avispa en el vehículo y provoca que el conductor atropelle a un viandante? ¿Y si ese atropello es como consecuencia de infarto del conductor y de una bala que ha entrado por el ventanilla?

Podríamos seguir haciéndonos cientos de preguntas, porque, sin duda, la casuística tan variada de los accidentes de circulación nos lo permitiría, pero la respuesta a todas ellas nos la va a proporcionar lo que se entienda por riesgo circulatorio. Así, como venimos diciendo, todo aquello que sea externo al riesgo circulatorio, constituirá una fuerza mayor ajena a él, que rompería la relación causal entre la actuación del conductor y el daño y, por el contrario, todo lo que formase parte del riesgo circulatorio, fuerza mayor intrínseca al riesgo circulatorio -caso fortuito-, sería imputable al conductor del vehículo. Sin duda, la trascendencia que tiene su consideración es importante, porque, en definitiva, se trata de dar o no dar cobertura a una multitud de supuestos.

Ya hemos adelantado que ponerse de acuerdo en la definición del riesgo circulatorio no es tarea fácil, porque es una materia susceptible de interpretación y valoración. No obstante, podemos decir que hay dos concepciones del riesgo circulatorio: una colectiva o social y otra personal o individual.

La colectiva o social, mucho más proteccionista para las víctimas de los accidentes de circulación, considera que fuerza mayor extraña se refiera a la circulación en general, no al vehículo que se está manejando en ese momento. Por tanto, sólo habrán de ser considerados como casos de fuerza mayor todos aquellos sucesos que constituyan la causa última del daño y que no puedan catalogarse como riesgos típicos o inherentes a la circulación de vehículos de motor, tales como los actos de terrorismo, los tumultos y manifestaciones violentas, guerra, actos de terceros ajenos al fenómeno circulatorio, catástrofes naturales, etc., pero no aquellos otros que puedan ser concebidos como “hechos típicos” de la circulación, por muy ajenos que sean a la del concreto vehículo que ocasionó directa y materialmente el daño<sup>261</sup>.

---

<sup>261</sup> Así lo indica REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., págs. 308 ss., que el máximo defensor de esta tesis.

Para los partidarios de esta tesis, la culpa del peatón que provoca que el conductor atropelle a otro peatón que iba por la acera, no sería un supuesto de fuerza mayor extraña, porque ese hecho formaría parte de la circulación en general, por ser un riesgo típico e inherente a la misma. Ahora bien, si el hecho lo producen unas personas que están en un puente y lanzan una piedra que provoca la muerte de un ocupante del vehículo, esa actuación del tercero, quedaría fuera por tratarse de algo ajeno a la circulación, siendo imprevisible<sup>262</sup>. También tendría cabida en esta hipótesis los daños causados por animales, porque también en un riesgo típico de la circulación<sup>263</sup>.

---

<sup>262</sup> Algo similar ocurrió en el caso analizado en la SAP de Sevilla de 30 de noviembre de 2007 ((JUR 2008\92505), en el que se lanza una piedra de grandes dimensiones desde el exterior de un autobús, produciendo lesiones a uno de los pasajeros. La AP de Sevilla no habla de fuerza mayor, pero sí de que el accidente sufrido por el Sr. Carlos Francisco es ajeno a la circulación, no siendo aplicable la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro de la Circulación de Vehículos de Motor, al no haber quedado acreditado conducción negligente del conductor del autobús

<sup>263</sup> En este sentido, la SAP de Murcia (Sección 1ª), de 15 de marzo de 2012 (JUR 2012\140737), en la que se analiza los daños provocados a la ocupante de un vehículo por la irrupción de un perro en una autopista, considera que: “no tiene desde luego amparo en el supuesto de fuerza mayor extraña a la conducción del vehículo, como presupuesto o supuesto de hecho que exima de responsabilidad a tal conductor y a su aseguradora en el acaecimiento del accidente ocurrido ante el atropello de dicho perro”. Más adelante, la Audiencia Provincial distingue las nociones de fuerza mayor y caso fortuito, en el específico campo de los accidentes de circulación, del modo siguiente:

“En efecto, si bien nuestro Ordenamiento jurídico no da un concepto claro y terminante del concepto de fuerza mayor diferenciando la misma de lo que es un caso fortuito, sin embargo nuestros Tribunales han venido matizando la diferencia entre estas dos figuras, atendiendo a que precisamente nuestro Ordenamiento jurídico exime de responsabilidad en determinados supuestos cuando concurre uno solo de ellos, como sucede en un supuesto de hecho como el que nos ocupa, teniendo en cuenta las previsiones contenidas en el art. 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor, que solo exime de responsabilidad por los daños personales derivados de la circulación cuando interviene en la cadena causal un supuesto de fuerza mayor ajena a la conducción y al funcionamiento del vehículo.

Así se ha venido señalando por nuestros Tribunales que, si bien ciertamente fuerza mayor y caso fortuito obedecen a fenómenos imprevisibles o irresistibles, sin embargo son elementos que diferencian la fuerza mayor del caso fortuito, por una parte, la evitabilidad mediante la previsión de uno y otro, de forma que concurre un supuesto de fuerza mayor cuando existe un obstáculo en cualquier caso invencible, aún habiéndolo previsto, concurriendo un supuesto de caso fortuito cuando aparece un impedimento no previsible usando una diligencia normal, pero que desde luego no es absolutamente insuperable, de forma que si se hubiera previsto pudiera haberse evitado, siendo otra de las notas características o elementos diferenciadores de la fuerza mayor en relación con el caso fortuito lo que se denomina “criterio de la producción de un hecho”, de acuerdo con el cual la fuerza mayor constituye un evento extraño al círculo o ámbito de la actividad de que se trata, en la que irrumpe como un obstáculo externo, y por el contrario, el caso fortuito se produce en el ámbito o esfera interna de la propia actividad.

Partiendo de estas genéricas consideraciones en cuanto a la fuerza mayor y el caso fortuito, en todo caso, en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, la aplicación de la fuerza mayor queda más restringida, pues solo se exonera al causante del daño cuando esa fuerza mayor sea extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, y ello por cuanto que nuestro Ordenamiento jurídico establece una responsabilidad cuasi objetiva, calificando al vehículo de motor como medio u objeto peligroso, razón por la que como se ha venido señalando, por ejemplo en SAP Alicante de 31 de Mayo de 2001, que se refiere en otras muchas resoluciones de nuestro Tribunales como por ejemplo en SAP Pontevedra de 24 de Octubre de 2007 y SAP Madrid 1 junio 2011, “todo cuanto emane y sea consecuencia de la conducción mecanizada, todo lo que tenga su arranque causal en hechos a ella

El fundamento de esta tesis, decía el profesor REGLERO, su principal defensor, es la socialización del riesgo, que forma parte del propio seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación. Por tanto, todos los asegurados, con sus primas, deben hacer cargo de esos hechos “típicos” que forman parte del riesgo circulatorio<sup>264</sup>, sin perjuicio del derecho de repetición que pudiera haber por parte de las entidades aseguradoras contra el tercero responsable.

Para la concepción individual, menos proteccionista, pero quizá más acorde con la interpretación del artículo 1.1 de la LRCSCVM, el riesgo circulatorio se contempla desde la perspectiva individual de cada uno de los vehículos intervinientes, por lo que, la presencia de cualquiera de los otros elementos del hecho circulatorio como factores eficientes del siniestro, se consideran fenómenos ajenos a la estricta circulación del vehículo considerado y, por tanto, como circunstancia exoneradora de la responsabilidad de su conductor, en la medida en que el daño se haya debido exclusivamente a cualquiera de ellos<sup>265</sup>.

Para esta tesis, que a nuestro juicio es más acorde con la interpretación de la Ley, pero menos garantista, porque deja muchos supuestos sin cobertura, la culpa exclusiva de la víctima, la actuación de un tercero<sup>266</sup> y cualquier intervención ajena por completo a la conducción de un vehículo, rompen el nexo de causalidad, convirtiendo al conductor del vehículo en un elemento pasivo del accidente y, por ello, entendemos que perjudicado

---

inherentes, todo lo que sea consustancial al peligro que la circulación entraña y al riesgo que su dinámica proyecta, por ser de anticipada previsión y tácita aceptación por el usuario del vehículo (y porque la Ley se apoya, para configurar la responsabilidad cuasi objetiva o atenuada, en la calificación del vehículo como medio u objeto peligroso, razón por la que se impone la asunción de los riesgos creados), tiene que reputarse ajeno al concepto de fuerza mayor; y así, en línea con esta doctrina hemos de convenir que para eximir de responsabilidad al conductor y consecuentemente a la entidad que da cobertura al seguro obligatorio, impera el criterio de la exterioridad o irresistibilidad, por lo que todo cuanto emane o sea consecuencia de la conducción o funcionamiento del vehículo nunca podrá configurar un supuesto de fuerza mayor en el ámbito de la responsabilidad por daños personales".

<sup>264</sup> Vid. al respecto, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 309.

<sup>265</sup> Así lo expone MEDINA CRESPO M., “Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva”..., op. cit., pág. 16, quien desde su libro: *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas. Principios y límites. Compensación de culpas*, ed/a, Madrid, págs. 64-80, ha mantenido esta tesis.

<sup>266</sup> La SAP de Asturias (Sección 7ª), de 18 de mayo de 2012, identifica fuerza mayor a la actuación de un tercero, al señalar: dentro de la fuerza mayor se integra el actuar de un tercero que interfiere en la cadena causal y hace que el evento sea consecuencia directa de su obrar, siendo el del demandado irrelevante pues es un mero instrumento de la conducta aquel.

por esa acción externa a su circulación. La STS (Sala 1ª) de 17 de noviembre de 1989 (RJ 1989\7889), nos proporciona un claro ejemplo a favor de esta tesis. Se produce la colisión de un camión contra un turismo, como consecuencia de la irrupción súbita en la calzada de un peatón bebido, que obligó al conductor del camión a realizar una maniobra repentina. Para la Sala, la reacción del conductor del vehículo asegurado, que se desvió súbitamente a la izquierda y frenó, debe reputarse razonable y acomodada a lo que debe considerarse una actuación humana adecuada. Esta maniobra provocó la muerte de la esposa del actor que viajaba en el vehículo que circulaba en sentido contrario.

La Sala, que desestima las pretensiones del actor, refiriéndose a la fuerza mayor, indica que *“es evidente que en el presente caso la fuerza mayor ha existido: o porque el resultado se ha producido por virtud de la actividad de una tercera persona por completo ajena a la conducción de los vehículos intervinientes en el evento; o porque en todo caso la acción de ese tercero, visto lo que se ha dejado expuesto en el fundamento segundo de esta sentencia, además de simplemente imprevista, dando con ello lugar a un supuesto de caso fortuito y por ello fuera del marco del art. 1 del Texto Refundido citado, ha provocado la inevitabilidad de la maniobra que condujo a que el evento muerte se hubiere producido, rompiéndose así radicalmente y por virtud de una «vis maior» el vínculo entre la conducta inicial y el resultado producido”*<sup>267</sup>.

En esta línea, MONTERROSO CASADO<sup>268</sup>, sostiene que hay autores que consideran

---

<sup>267</sup> En el mismo sentido, la SAP de Murcia de 3 de julio de 2008 (JUR 2008\36291). Se trata de la reclamación de un ocupante de un vehículo contra el conductor y la aseguradora del mismo, cuando los daños los había producido en tercer vehículo. Para la Sala, partiendo de la base de que el conductor del vehículo en el que viajaba el lesionado no realizó conducta alguna que pueda considerarse causante del siniestro y que éste ha tenido su causa exclusivamente en la conducta de tercero o terceros, es claro que concurre la fuerza mayor extraña a la conducción a la que se hace referencia en el artículo 1º del Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, por lo que la compañía aseguradora del vehículo en el que viajaba el lesionado no ha de responder de las lesiones sufridas por éste, en atención a lo dispuesto en el artículo 7 del mismo cuerpo legal citado, al haberse probado que no concurre responsabilidad civil del conductor de dicho vehículo en la producción de esas lesiones, por concurrir la excepción de fuerza mayor antes referida.

En términos similares, se pronuncia el AAP de Las Palmas de Gran Canaria de 12 mayo de 2011 (JUR 2011\10182).

<sup>268</sup> Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit., págs. 396 y 397. Esta autora sostiene que “existe una gran diferencia entre la culpa de un tercero y la fuerza mayor, ya que en este último supuesto no existe la posibilidad de repetición del asegurador frente al tercero. Indica que así lo cree, con la excepción de que no sea identificable el tercero,

que, en todo caso, la intervención de un tercero es un hecho ajeno a la circulación, que se puede subsumir en la fuerza mayor o en el caso fortuito. En el primer caso, sería una causa exoneradora de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en virtud de lo establecido en el art. 1 de la LRCSCVM; mientras que en el segundo caso, en principio, al tratarse de caso fortuito y no citarse expresamente en la citada ley, no podría oponerse al tercero perjudicado por parte del responsable del accidente<sup>269</sup>

Obviamente, siguiendo esta tesis, consideramos que no cualquier hecho externo puede ser considerado como fuerza mayor, sino solo aquellos que rompan el nexo de causalidad respecto a la actuación del conductor. Por lo tanto, pensamos que, en líneas generales, los fenómenos de la naturaleza habituales, muy frecuentes en la práctica por su influencia en la siniestralidad viaria, como heladas, granizadas, nieve, tormentas, etc. no pueden ser entendidos como fuerza mayor extraña a la conducción, por no concurrir, normalmente, los caracteres propios de la fuerza mayor de que se trate de hechos imprevisibles o inevitables. En tal sentido, la SAP de Vizcaya de 1 diciembre de 2011 (JUR 2011\127872), precisa que desde un punto de vista legal, la única fuerza mayor que exonera al conductor es la extraña a la conducción. Es decir, debe ocurrir un acontecimiento totalmente imprevisible, súbito y ajeno a la voluntad del conductor, y es más, ni la simple nieve ni el hielo o el granizo en la doctrina jurisprudencial se han considerado jamás como una circunstancia exoneradora de la responsabilidad, y, por tanto, tanto desde un punto de vista fáctico como legal es de rechazar este motivo del recurso.

Por su parte, la SAP de Burgos de 31 julio de 2007 (AC 2007\108), sostiene que la existencia de un temporal de nieve, anunciado por los servicios meteorológicos, en razón de la época del año y la zona geográfica en que se produce no puede considerarse

---

pues en ese caso nos hallamos en presencia de un supuesto de fuerza mayor; pues para encontrarnos ante un hecho de un tercero debe tratarse de un hecho atribuible a un hombre”.

<sup>269</sup> La SAP de Madrid (Sección 21ª), de 9 de febrero de 1994 equipara la culpa de un tercero al caso fortuito y, en consecuencia, condena a la entidad aseguradora del vehículo con el que el motorista colisiona, porque: “los casos fortuitos que no sean fuerza mayor no tienen cabida en la excepción de responsabilidad entendiéndose que la culpa exclusiva de un tercero sería un caso fortuito y no un supuesto de fuerza mayor”. Más adelante, sobre esta cuestión, señala: “Incluso se ha sostenido que para decidir si el hecho de un tercero puede configurarse o no como causa de exoneración por fuerza mayor habrá que atender al dato de su ajenidad o no al ámbito de la circulación de vehículos. En el presente accidente de circulación se trata de un caso fortuito, pero no de un supuesto de fuerza mayor pues el tercero que realiza la maniobra indebida de un cambio de sentido de circulación radicalmente contrario a las más elementales normas viarias no es ajeno al ámbito de la circulación de vehículos”.

como un acontecimiento imprevisible. La nieve o hielo son circunstancias previsibles en invierno (a diferencia de un alud de nieve que cae de repente en la carretera) y es más, ni la simple nieve ni el hielo en la doctrina jurisprudencial se han considerado jamás como una circunstancia exoneradora de la responsabilidad, no siendo, tampoco inesperado o imprevisible que en un momento determinado uno o más vehículos no se puedan controlar como consecuencia de estos fenómenos meteorológicos y puedan causar un accidente de tráfico o una interrupción o bloqueo, momentáneo de la vía.

Por lo que hemos dicho en los párrafos precedentes, la fuerza mayor interna, que forma parte del riesgo circulatorio y que hemos considerado como caso fortuito, no tiene efectos liberadores para el conductor. No solo hay que considerar los fallos del vehículo o averías mecánicas, sino también otros supuestos como el infarto del conductor que provoca daños a terceros como consecuencia de su desvanecimiento, la entrada de una avispa en el vehículo, etc. Serían supuestos que estarían formando parte del riesgo del propio vehículo.

### **3.3 La concurrencia de culpas**

Otra causa de exoneración de la responsabilidad civil del conductor, en este caso, en parte, es la llamada concurrencia de culpas, que viene recogida en el párrafo cuarto del artículo 1.1 LRCSVM, al establecer: *“si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes”*.

En idéntico sentido, se establece también en el número 7 del apartado 1º del Anexo de la LRCSVM, que puntualiza: *“son elementos correctores de disminución en todas las indemnizaciones, incluso en los gastos de asistencia médica y hospitalaria y de entierro y funeral, la concurrencia de la propia víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias...”*. Debe tenerse en cuenta, además, que las Tablas II (para el caso de muerte), IV (para las lesiones permanentes) y V (para la incapacidad temporal), establecen un tope máximo de reducción, que no puede ser superior al 75%. De este modo, si por ejemplo, se atropella a un peatón y su aportación causal no llega al

25%, la indemnización que le corresponde por sus lesiones, se ha de calcular sobre el 100% del daño, despreciándose por completo su coparticipación<sup>270</sup>.

La concurrencia de culpas, como causa de moderación de la responsabilidad civil del conductor de un vehículo a motor, no estaba recogida de forma explícita en la Ley de 24 de diciembre de 1962 y, como veremos, era una cuestión sometida a diferentes discusiones doctrinales y sentencias contradictorias en la legislación anterior. Fue en el año 1995, a través de la modificación de la LUCVM, llevada a cabo por la repetida D.A. 8ª de la Ley 30/1995, cuando fue objeto de regulación en la ya denominada en ese año, LRCSCVM y ha permanecido en idénticos términos en el vigente Texto Refundido de 29 de octubre de 2004.

Como se ha dicho, antes de la regulación de esta causa de moderación de la responsabilidad civil del conductor, existía una importante discusión doctrinal y no menos jurisprudencial, en el sentido de que para unos era aplicable la concurrencia de culpas, aunque no vinera recogida expresamente en la Ley<sup>271</sup>; mientras que para otros, al menos dentro del ámbito del seguro obligatorio, no era aplicable, fundamentalmente, porque el artículo 39 de la Ley del 62 y sus posteriores modificaciones, se añadía el adverbio “*únicamente*” cuando se hablaba de la culpa de la víctima como causa de exoneración de la responsabilidad civil de conductor. Así, se decía: “...excepto cuando se pruebe que el hecho fuera debido *únicamente* a la culpa o negligencia del perjudicado...”. Por lo tanto, para este sector, la construcción de su tesis era muy simple: o toda la culpa era *únicamente* de la víctima o no había ninguna<sup>272</sup>.

Esta polémica desapareció tras la entrada en vigor de la Ley 30/1995, de 8 de octubre de 1995, siendo pacífica la doctrina jurisprudencial al admitir la concurrencia de culpas, pese a que el vigente párrafo 2º del artículo 1.1 de la LRCSCVM siga manteniendo el

---

<sup>270</sup> Vid. por todos, MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., pág. 141.

<sup>271</sup> Vid. Sentencias que aplicaban la concurrencia de culpas, en fechas anteriores a la modificación de la Ley 30/1995: SSTs de 20 julio 1995 (RJ 1995\5717), 3 abril 1995 (RJ 1995\2928), 1 febrero 1995 (RJ 1995\728), 27 julio 1993 (RJ 1993\6322), 5 julio 1993 (RJ 1993\5795), 11 febrero 1993 (RJ 1993\1457).

<sup>272</sup> Las SSTs de 2 febrero 1994 (RJ 1994\860), 28 de octubre de 1988 (1988\7752), 20 de febrero de 1987 (1987\723), 15 de diciembre de 1983 (1983\6935) excluyeron la aplicación de la concurrencia de culpas en el ámbito del SOA.

adverbio “*únicamente*” cuando se refiere a la participación de la víctima” como causa exoneradora de la responsabilidad civil del conductor.

Esta figura también está presente en la mayoría de las legislaciones de los países de nuestro entorno. Así, al igual que en nuestro país, los ordenamientos jurídicos alemán, italiano, austriaco, portugués y griego, admiten la concurrencia de culpas en todos los supuestos, con independencia del sujeto que coparticipe en el accidente<sup>273</sup>. A tal efecto, por ejemplo, el artículo 254 del Código Civil Alemán (BGB) dispone: “*Si en la producción del daño ha concurrido culpa del perjudicado, la obligación a la indemnización, así como la cuantía de la indemnización a prestar, depende de las circunstancias, en especial de hasta qué punto el daño ha sido causado preponderantemente por una u otra parte*”.

En Francia, en líneas generales, las víctimas de los accidentes de circulación, han gozado de una protección especial, en virtud de la aplicación del artículo 1384 del Código Civil. Es significativa la Sentencia de 21 de julio de 1982 (conocida como el caso *Desmares*), en la que se trataba de un asunto en el que dos peatones, que fueron atropellados, cruzaban indebidamente una vía de cuatro carriles con tráfico intenso. Esta sentencia generó gran polémica porque la Corte de Casación proclamó que “*Solamente un acontecimiento que constituya un caso de fuerza mayor exonera al guardián de la cosa, instrumento del daño, de la responsabilidad en la cual incurre por aplicación del artículo 1384 CC, pues el comportamiento de la víctima no puede exonerarle, ni aun parcialmente, si el caso no fuera imprevisible o irresistible*”.

La jurisprudencia del caso *Desmares*, provocó una mejora en la atención de las víctimas de los accidentes de circulación, pero también cierto desorden, que fue calmado mediante la publicación de la Ley 85/677, de 5 de julio de 1985<sup>274</sup>, conocida como Ley *Badinter*. A través de su articulado, la ley extrema la teoría del riesgo, ya que la víctima

---

<sup>273</sup> Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia...*, op. cit., págs. 74 y ss.

<sup>274</sup> Loi núm. 85-677 du 5 juillet 1985 tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation.



no puede verse privada de la correspondiente reparación, incluso cuando media culpa de su parte, salvo que sea exclusiva<sup>275</sup>.

Volviendo a la situación de nuestro país, en el que se reconoce la concurrencia de culpas de la víctima, lo que debemos preguntarnos es qué criterios se siguen para apreciar la participación de la víctima en el accidente. En principio, deben darse una serie de requisitos para que sea apreciable la concurrencia de culpas: i) requisitos generales exigibles en la responsabilidad civil extracontractual (acción u omisión, daño, relación de causalidad entre la acción y el daño y la imputación del resultado dañoso a un sujeto); ii) la existencia de dos o más conductas que coadyuvan en la producción del daño; iii) la participación en el resultado dañoso, ya sea activa u emisiva; iv) la idoneidad, autonomía e independencia de la conducta concurrente para ocasionar el daño; y v) la inexistencia de una relación jurídica previa entre el agente dañoso y la víctima<sup>276</sup>.

Por otro lado, una vez acreditada la concurrencia de culpas de la víctima, de acuerdo con lo establecido en la Ley, la indemnización correspondiente a la misma debe ser reducida en la misma medida en la que ha participado causalmente en el accidente o, si se quiere, en virtud de su intervención culposa en el devenir de los hechos acaecidos.

Sin embargo, no podemos obviar, aunque en una lectura superficial de la Ley pueda parecer otra cosa, que el conductor de un vehículo y las víctimas, cuando hablamos de peatones, no se pueden situar al mismo nivel, por cuanto que al primero, en virtud del riesgo que está manejando y que está creando para las demás personas y bienes, debe exigírsele un grado mayor de diligencia y de observancia de las normas reglamentarias, que a los peatones. Cuestión distinta es si el perjudicado o la víctima es el conductor de otro vehículo, que nos llevará a considerar a ambos en el mismo plano. Del mismo modo, entendemos también que tendrá que haber diferencia de trato, entre, por ejemplo, el conducto de un camión y el de una motocicleta, porque manejan riesgos distintos.

---

<sup>275</sup> Así lo indica DE DIOS DE DIOS M.A., “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...”, op. cit., pág. 9.

<sup>276</sup> Así lo reseña, MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit., págs. 66 y ss.

Por ello, en líneas generales, la jurisprudencia cuando se trata de peatones, es muy restrictiva a la hora de apreciar la concurrencia de culpas de las víctimas en los accidentes, sobre todo, cuando la conducta del conductor del vehículo ha sido de cierta relevancia. En estos casos, se suele hablar de que la negligencia del conductor “absorbe” a la de la víctima. Un ejemplo de esto, nos lo proporciona la STS (Sala 1ª) de 12 de diciembre de 2008 (RJ 2009\527), al disponer que *“Se fija como doctrina jurisprudencial que no es de aplicación la moderación de responsabilidad y reparto de la indemnización por daños a las personas previstos en el artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, cuando, contribuyendo a la producción del resultado dos conductas, la del conductor del vehículo de motor y la de la víctima ajena a la circulación de estos vehículos, la conducta del conductor por su entidad cuantitativa y cualitativa constituye causa determinante de la colisión, aun cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad o desproporcionada en relación con la del conductor del vehículo de motor”*<sup>277</sup>.

En este caso, la Sentencia de instancia, teniendo en cuenta la concurrencia culposa de ambas conductas -agente causante y peatón- hace una interpretación literal de la norma y, en su virtud, concurriendo la negligencia del conductor con la del perjudicado, opera la que considera equitativa moderación de la responsabilidad atendiendo a la entidad de las culpas en concurso, haciendo que la víctima soporte cuantitativamente una tercera parte del daño sufrido y atribuyendo al conductor -y, en consecuencia, a su aseguradora- la responsabilidad por las dos terceras partes restantes. Esta conclusión no es aceptada por el Tribunal Supremo, que hace una interpretación de la norma, según la cual, no toda concurrencia culposa deberá dar lugar a una rebaja de la indemnización, pues, si la culpabilidad atribuida al conductor es -como en este caso- prevalente, puede llegar a

---

<sup>277</sup> Vid. comentario sobre esta sentencia de SOLERA CALLEJA I., “Compensación de culpas entre el conductor del vehículo de motor y una víctima ajena a la circulación. Sentencia del TS de 12/12/2008”. *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 45, abril de 2009, pág. 57. Sostiene que la aparición de culpa por parte de la víctima en un accidente no significa que se reactive y sustituya el título de imputación basado en el riesgo de la conducción por otro de carácter culpabilístico. Por tanto para aplicar las consecuencias jurídicas previstas en el artículo 1.1 párrafo cuarto de la LRCSCVM, no basta sólo con la existencia de culpa en la conducta de la víctima si no que ésta tiene que ser de un carácter preponderante en la producción del accidente respecto de la conducta del conductor.

absorber totalmente la negligencia de la víctima hasta convertirla en irrelevante a efectos indemnizatorios<sup>278</sup>.

En la misma línea, más recientemente, se sitúa la STS (Sala 1ª), de 15 de julio de 2013 (RJ 2013\5001), al entender que no es de aplicación la concurrencia de culpas de un peatón, ya que la acción del conductor es de tal entidad cuantitativa y cualitativa que se constituye en causa determinante de la colisión, aún cuando exista una contribución causal de la víctima de escasa entidad.

También consideramos que se produce la absorción por parte del agente que actúa de forma dolosa, aunque el otro haya cometido una acción, sin la cual no se hubiera producido el accidente. La doctrina considera que en estos casos la acción dolosa absorbe a la acción culposa<sup>279</sup>. Pensemos en el caso de que le roban a una persona el vehículo y el propietario del mismo forcejea con los delincuentes o se pone delante del vehículo y es atropellado por los que pretenden sustraérselo. En tales supuestos, habría una conducta dolosa de los ladrones (seguramente dolo eventual) y una conducta imprudente de la víctima que reacciona de forma negligente y que si hubiera tenido otra actitud no se hubiera producido su atropello.

En todo caso, cuando hablamos de distribución de las distintas cuotas de participación, lo debemos hacer desde la óptica de la causalidad y no desde la culpabilidad. Hemos visto que, dado el sistema de responsabilidad civil establecido en la LRCSCVM, puede haber una acción no culpable del conductor de un vehículo y que, sin embargo, concurra total o parcialmente en la producción del accidente, lo que no quiere decir que se prescinda totalmente de la culpa cuando ésta quede acreditada en el accidente.

El párrafo 4º del artículo 1.1 de la LRCSCVM dispone que se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes. Por lo tanto, debe tenerse en

---

<sup>278</sup> Vid. la reflexiones en torno a este pronunciamiento, SALAS CARCELLER A., “La responsabilidad concurrente de la propia víctima en los daños personales causados por accidente de circulación”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, número 5/2009, editorial Aranzadi, SA, Pamplona. 2009.

<sup>279</sup> Vid. DE ÁNGEL YAGÜE R, *Tratado de Responsabilidad Civil*, Editorial Cívitas, 3ª edición, Madrid 1993, pág. 764.

cuenta la culpa para fijar la moderación de la responsabilidad y el reparto en la cuantía de la indemnización, pero dentro de la participación causal de cada uno de los intervinientes en el accidente<sup>280</sup>.

Así pues, una vez determinada la participación causal de los intervinientes en el accidente, deben ser los tribunales los que determinen la responsabilidad de cada uno de ellos y, en virtud de la misma, la cuantía de la indemnización correspondiente a la víctima. Obviamente, no existe un criterio para ello y será en función de la libre discrecionalidad de los jueces, en base a las pruebas aportadas en el procedimiento. Normalmente, se establece un porcentaje de participación en el accidente y en base al mismo, se determina la cuantía de la indemnización. Esta labor se hace a diario, extrajudicialmente, por parte de las entidades aseguradoras y las víctimas de los accidentes de circulación o sus representantes y solo en los casos en los que no se llega a un acuerdo, es cuando la decisión se somete a la autoridad judicial, en virtud del procedimiento correspondiente.

Es cierto que se tiene una especial sensibilidad cuando las víctimas son menores de edad, mayores o discapacitados, al tener mermadas sus capacidades, pese a lo establecido en el número 2 del apartado 1º del Anexo a la LRCSCVM, en el que hemos visto que se equiparará a la culpa de la víctima el supuesto en que, siendo ésta inimputable, el accidente sea debido a su conducta o concurra con ella a la producción del mismo<sup>281</sup>.

#### **4. La responsabilidad del propietario no conductor**

---

<sup>280</sup> Vid MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por accidentes de circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit. págs. 464 y 465, quien añade que “la distribución de la responsabilidad deberá realizarse conforme a la intervención causal, sin perjuicio de que, una vez constatada la existencia de dos conductas culposas que son causa de un daño, puedan valorarse las mismas para fijar las cuotas de responsabilidad”.

<sup>281</sup> Sobre esta cuestión, el Proyecto de Ley de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, prevé la modificación del artículo 1 de la LRCSCVM, en el sentido de que en los supuestos de secuelas y lesiones temporales, la culpa exclusiva o concurrente de los menores de catorce años no suprime ni reduce la indemnización y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que legalmente deban responder por ellos. Tales reglas no procederán si el menor o las personas mencionadas han contribuido dolosamente a la producción del daño (BOCG número 143-1, de 17 de abril de 2015)

Ni la Ley de 24 de diciembre de 1962 ni sus posteriores modificaciones, hasta la llevada a cabo por la Ley 30/1995, regulaban la responsabilidad civil del propietario cuando no era el conductor del vehículo. Tan solo se preveía la responsabilidad civil del conductor del vehículo, limitándose las alusiones al propietario solo respecto a la obligación que tenía de suscribir una póliza de seguro que cubra, hasta la cuantía que se fije, la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor<sup>282</sup>.

No fue, por tanto, hasta la modificación de la LUCVM introducida por la D.A. 8ª de la Ley 30/995, cuando se reguló expresamente la responsabilidad civil del propietario del vehículo no conductor, en el párrafo 5º del artículo 1.1, a cuyo tenor, *“El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño”*.

Lo primero que debemos decir es que la Ley regula la responsabilidad civil de propietario no conductor, en función de la vinculación que tenga con el conductor del vehículo, por alguna de las relaciones que se establecen en los artículos 1903 del CC y 120.5 del CP. En ambos preceptos se observan diferencias. La primera es que el 1903 del CC regula la responsabilidad civil por hechos de terceros, mientras que el 120.5 del CP, establece la responsabilidad civil en defecto de los que lo sean criminalmente de las “personas naturales o jurídicas titulares de vehículos susceptibles de crear riesgos para terceros por los delitos o faltas cometidos en la utilización de aquellos por sus dependientes o representantes o personas autorizadas”.

Además, el régimen de responsabilidad civil del propietario es distinto, en función de si el ilícito cometido por el conductor es civil o penal. En el primer caso, la

---

<sup>282</sup> Vid. SÁNCHEZ CALERO F., “La evolución del seguro de automóviles”, *Revista Española de Seguros*, nº 49, enero-marzo 1987, pág. 30 y ss. Critica esta autor esta omisión, indicando que “el hecho de preverse únicamente la responsabilidad del conductor era un defecto del sistema de responsabilidad establecido en la Ley, ya que en un sistema objetivo de responsabilidad hubiera sido más acertado, además de la responsabilidad de aquél, contemplar también la del propietario o detentador del vehículo”.

responsabilidad del propietario será directa, mientras que en el segundo será subsidiaria<sup>283</sup>.

Otra diferencia que tiene mayor trascendencia práctica, es que el artículo 1903 del CC regula en sus distintos apartados relaciones de dependencia o subordinación, mientras que el 120.5 del CP, además de éstas, prevé expresamente la responsabilidad civil, en este caso, del propietario del vehículo, por los daños ocasionados por las personas autorizadas para el uso del vehículo. Veremos, no obstante, cómo la jurisprudencia ha extendido la responsabilidad civil del propietario por el uso del vehículo de las personas autorizadas, aunque no se den las relaciones de subordinación o dependencia, tal como se proponen en el artículo 1903 del CC. Así, lo fundamental, salvo en el ámbito empresarial, no son dichas relaciones, sino la cesión del riesgo que conlleva el propio vehículo.

Esta regulación se mantiene en idénticos términos en la actualidad, habiéndose añadido un 6º párrafo al artículo 1.1, a través de la modificación de la LRCSCVM, por la Ley 21/2007 de 11 de julio<sup>284</sup>, en el siguiente sentido: *“El propietario no conductor de un vehículo sin el seguro de suscripción obligatoria responderá civilmente con el conductor del mismo de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por éste, salvo que pruebe que el vehículo le hubiera sido sustraído”*.

No parecía razonable que el propietario de un vehículo respondiera por el no aseguramiento del mismo cuando se lo habían sustraído. En algunos casos, como en los

---

<sup>283</sup> Vid. DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 80. Indica que “el artículo propone una remisión a dos preceptos no equiparables a la hora de imputar la responsabilidad. El primero de ellos, consóida una responsabilidad directa por hecho ajeno a la vez que exige para su correcta aplicación una relación de dependencia, ya sea la de los padres respecto de los hijos que se encuentren bajo su guarda, la de los tutores respecto de los menores o incapacitados que estén bajo su autoridad y habitan en su compañía, o la de los dueños o directores de un establecimiento o empresa en relación con los perjuicios causados por su empleados. De esta responsabilidad quedará exonerado de ella el que demuestre que empleó la diligencia de un buen padre de familia. Prueba de exoneración que debería aludir a la diligencia de un buen conductor de vehículo. Por su parte el artículo 120.5 del CP, que establece la responsabilidad civil subsidiaria derivada del delito o falta, imputa la responsabilidad al propietario no conductor por el mero hecho de la propiedad del vehículo, susceptible de crear riesgos para terceros”.

<sup>284</sup> Previamente, se había introducido esta regulación en el párrafo 2º del artículo 1.3 del Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el RD 7/2001, de 7 de enero de 2001. Sin embargo, esta previsión se consideró nula porque estaba introduciendo un nuevo criterio de imputación para el propietario no conductor, no previsto en la Ley que desarrollaba.

supuestos de alquiler sin conductor, el propietario de un vehículo se ve desposeído del mismo, porque el arrendatario se lo sustrae. Obligar, en estos supuestos y en otros, - robo, hurto, apropiación indebida, etc.- al propietario del vehículo a mantener el seguro o responder por el no aseguramiento de su vehículo, parecía una obligación excesiva para el mismo. Por este motivo, se introdujo, primero en el derogado Reglamento de 2001 y después, por la Ley 21/2007, en la LRSCVM, esta excepción a la responsabilidad del propietario de un vehículo.

Una de las consecuencias prácticas que tenía la anterior regulación es que el CCS estaba obligado, también en estos supuestos de sustracción del vehículo, a repetir no solo frente al conductor del vehículo, sino también contra su propietario, en los casos en los que el vehículo circulase sin el preceptivo seguro obligatorio, lo que dio lugar a que, sobre todo, las empresas de alquiler de vehículos, propusieran la citada reforma.

Volviendo a la responsabilidad del propietario no conductor por la circulación del vehículo del que es propietario, debemos decir que se trata de una responsabilidad civil por los hechos del conductor<sup>285</sup>. Por tanto, no se trata de una responsabilidad objetiva o subjetiva, sino por hechos ajenos, cuando el conductor esté vinculado con el propietario por alguna de las relaciones que regulan los artículos 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal, que son relaciones de subordinación o dependencia. No obstante, cuando el accidente sea producido por una deficiente conservación del vehículo, como frenos o ruedas en mal estado, pensamos que la responsabilidad civil del propietario del vehículo será directa, en virtud del artículo 1902 del CC y no por hechos de otros.

No creemos que la responsabilidad civil del propietario sea derivada de una culpa *in eligendo* o *in vigilando*, como consecuencia de las relaciones de subordinación que se prevén en el artículo 1903 del CC. Fijémonos en los casos en los que se deja el vehículo a una persona de nuestro entorno, con perfectas actitudes para conducir. Entender que se

---

<sup>285</sup> Cfr. por todos, MARTÍNEZ VELENCOSO L.M., “La responsabilidad civil del propietario del vehículo a motor”, *Revista de Derecho Patrimonial*, nº 3, 1999.2, pág. 283. Refiriéndose a la responsabilidad civil del propietario del vehículo, indica que, “en principio, se establece un sistema de inversión de la carga de la prueba, correspondiendo al responsable acreditar que ha actuado con la diligencia exigible”.

responde de esa forma no parece adecuado<sup>286</sup>. Quizá la responsabilidad a la que se refiere la Ley, sería la de considerar que el propietario o el detentador del vehículo responden por el mero hecho de ejercer un control sobre el mismo, que no desaparece por prestar el vehículo a un tercero<sup>287</sup>. Se trata de responder por el hecho de la cosa, que genera riesgos para los demás, asimilándose a la responsabilidad por la posesión de animales, regulada en el artículo 1905 del CC<sup>288</sup> o a la responsabilidad del guardián de la cosa, regulada en el artículo 1384 del CC francés, que se refiere a la que tiene el tenedor o detentador de la cosa, susceptible de poner en peligro a las personas y los bienes.

En tal sentido, puede verse la STS (Sala 1ª) de 1 de octubre de 1985 (RJ 1985\4566), que aplica “el principio de la responsabilidad por el riesgo -sentencias, entre las últimas, de 26 de octubre de 1981 ( RJ 1981\3956), 4 de octubre de 1982 ( RJ 1982\5538) y 6 de mayo de 1983-, según el cual, la que deriva para el poseedor de un vehículo de motor por los daños que el mismo cause mientras es utilizado y máxime siendo su conductor, tiende a ser responsabilidad por riesgo. Es decir, derivada del simple hecho de aquella posesión, prescindiéndose de la culpa de las personas que lo manejan por estimarse que el uso del automóvil, ya de por sí implica un riesgo y que este riesgo es suficiente de suyo para acarrear y exigir responsabilidad, a salvo el caso, como explica la ya citada sentencia de 12 de diciembre aquella de 1984, de que la propia víctima se interfiera en la cadena causal, ya que la responsabilidad por riesgo, aún más avanzada que la

---

<sup>286</sup> Vid. YZQUIERDO TOLSADA M., “La Responsabilidad del propietario no conductor en el nuevo Código Penal”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, Junio 1997, pág. 345. A su juicio, “es en el terreno de la cesión gratuita de vehículos de motor donde los tribunales han tenido que hacer verdaderas acrobacias circenses para que la víctima encuentre una satisfacción. Que no suele existir dependencia, subordinación ni jerarquía alguna entre el cedente del vehículo y el pariente o amigo cesionario que lo conduce ocasionalmente, por la razón que sea, mediando relación jurídica (comodato o préstamo gratuito) o sin ella (porque, sencillamente, el titular ha bebido más de la cuenta y su diligencia le invita, sabiamente, a que sea otro de los ocupantes quien conduzca) es de una evidencia deslumbrante. Pero los Tribunales han tenido que inventarse aquí otra “sedicente dependencia” a fin de evitar que la insolvencia del conductor causante del daño suponga que la víctima no cobre de la compañía de seguros”.

<sup>287</sup> Así lo entiende, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit. pág. 263. Añade que “el préstamo del vehículo a un hijo o a un amigo no supone que ese control haya desaparecido. Es decir, de alguna forma estamos ante un caso de responsabilidad por el hecho de la cosa. Pero como quiera que nuestro ordenamiento no conoce esta figura, la única opción que queda es acudir al art. 1903 CC”.

<sup>288</sup> El artículo 1905 CC establece que el poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Sólo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido.



presunción de culpa, tampoco puede ser erigida en fundamento único de la obligación de indemnizar”.

Del mismo modo, pero más recientemente, la SAP de Madrid, de 31 de julio de 2013 (JUR 2013\273787), se pronuncia sobre un asunto en el que el propietario de un vehículo lo deja en un taller para pasar la ITV y el mecánico golpea a varios vehículos que había aparcados, al haberse quedado sin frenos y sin embrague. En la sentencia se plantea la responsabilidad civil del propietario del vehículo que había autorizado al taller para circular con el mismo. La aseguradora, que había sido condenada en primera instancia, defendía que no existía responsabilidad del propietario del vehículo, porque no se había dado ninguna relación de dependencia, existiendo una cesión de uso del vehículo, no siendo de aplicación lo dispuesto en el artículo 1903 del CC.

La Audiencia entiende que no se desvirtúa la responsabilidad del propietario del vehículo por los daños derivados de la circulación, cuando el conductor no se encuentre dentro de alguna relación de subordinación o dependencia, prevista en el artículo 1903 del CC. A mayor abundamiento, dice la sentencia, “la remisión del artículo 1.1 de la LRCSCVM al Código Penal, permite una interpretación muy amplia en lo concerniente a las relaciones de dependencia, representación o autorización. De hecho, el Tribunal Supremo, sostiene que la autorización podrá ser tanto expresa como tácita, entendiendo por esta última aquella que otorga el propietario de un vehículo a un tercero, para llevarlo a que se le realice la inspección técnica del coche”<sup>289</sup>.

En definitiva, como venimos sosteniendo, no parece que el fundamento de la responsabilidad del propietario sea el hecho de que exista una relación de dependencia o subordinación con la persona a la que le ha prestado el vehículo, sino que su responsabilidad deriva de la tenencia del vehículo, como una máquina generadora de

---

<sup>289</sup> En un supuesto similar, cesión del vehículo a un taller, se había pronunciado, en términos parecidos, la SAP de Barcelona de 22 de mayo de 2001 (JUR 2001\245213). Dice la sentencia que, en estos casos, “el Tribunal Supremo ha venido manteniendo el criterio de apreciar la responsabilidad en el propietario a través de la institución de la culpa *"in eligendo"* o *"in vigilando"* exigiendo dicha responsabilidad al propietario por los hechos realizados por aquella persona a la que cedió el uso del vehículo, cuando la misma no reunía las condiciones óptimas para dirigirlo, asumiendo entonces las consecuencias de su actuación, o bien a través de la aplicación analógica del artículo 1903 CC, extendiendo el ámbito del precepto a supuestos en que el accidente se ocasiona por persona autorizada habitualmente para conducir el vehículo (por relación familiar, de amistad o compromisos sociales (S de 23 de septiembre de 1988 y 8 de mayo de 1990...)).”

riesgos para los demás, independientemente del tipo de relación o de contrato que exista entre el propietario del vehículo y la persona que lo conduce, siempre que exista un control del mismo por parte del propietario o tenedor, aunque en el caso analizado en esta sentencia, como después diremos, podría sostenerse que si se deja el coche en el taller para su reparación, el propietario pierde ese carácter de detentador del mismo, para cedérselo al taller.

Por tanto, esa relación de dependencia no sería suficiente para declarar la responsabilidad civil del propietario del vehículo. Pensemos en los casos en los que un empleado utiliza el vehículo desobedeciendo las órdenes del empleador, cuando uno de los requisitos establecidos en el artículo 1903 del CC para declarar la responsabilidad del empresario es que el empleado haya causado daños en el ámbito de sus funciones. Es el caso resuelto en la STS (Sala 1ª) de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998\9432), en la que finalmente se condena a los propietarios del vehículo, sin haber quedado acreditado que se utilizó dentro de las funciones que tenía el empleado. La sentencia presume que en este caso hay autorización por el mero hecho de ser empleado, aunque cogiera las llaves sin permiso y lo utilizase en beneficio propio.

Lo que queda evidente en la jurisprudencia analizada es que los tribunales intentan encajar las relaciones entre conductor y propietario en el artículo 1903 del CC o el artículo 120.5 del CP<sup>290</sup>, porque así lo indica la LRCSCVM, haciendo una interpretación amplia y extensiva de lo establecido en dichos artículos, incluyendo cualquier tipo de autorización, relación familiar o de amistad, representación o negocio jurídico. Pero, en realidad, se está condenando, aunque en muchas sentencias no se diga de forma expresa, por el mero hecho de ejercer un control sobre el vehículo que, generalmente, se adquiere por ser propietario del mismo, aunque como veremos, en ocasiones, quien tiene el control del vehículo no es el propietario, sino su tenedor, en virtud de alguna relación jurídica con el propietario, como puede ser arrendamiento, cesión o usufructo. De tal suerte, es significativa la Sentencia del Tribunal Constitucional de 23 de mayo de 1994 (RTC 1994\154), al precisar: “*En n el presente*

---

<sup>290</sup> Al respecto, DE DIOS DE DIOS, M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 83. Dice que la interpretación jurisprudencial del artículo 1.1 apartado 5º en consonancia con el artículo 1903 del Código “ha sido el resultado de un extensión artificial y forzada de la relaciones de dependencia del propietario respecto del conductor”.

*caso, es indudable que el propietario de un vehículo en razón del conjunto de derechos y obligaciones dimanantes de sus facultades dominicales y esencialmente debido al riesgo potencial que la utilización de un automóvil entraña para la vida, salud e integridad de las personas, debe conocer en todo momento quién lo conduce. En caso contrario, esa falta de control sobre los bienes propios constituye un supuesto claro de culpa por falta de cuidado o de vigilancia, cuya concurrencia posibilita de modo indubitado la traslación de la responsabilidad, que no podrá ser calificada en consecuencia de indebida ni de objetiva”<sup>291</sup>.*

Sea como fuere, los perjudicados de los accidentes de circulación no tienen, en general, un interés especial en que quede declarada la responsabilidad civil del propietario del vehículo y, en muchas ocasiones, tampoco la del conductor<sup>292</sup>, por cuanto que la entidad aseguradora o, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, son quienes se van hacer cargo de satisfacer las correspondientes indemnizaciones derivadas de su responsabilidad civil.

Son, precisamente, las entidades aseguradoras y el CCS los que están interesados en que queden delimitadas la responsabilidad del conductor y, sobre todo, la del propietario o detentador del vehículo, con la finalidad de ejercitar las acciones derivadas del derecho de repetición que les otorga la LRCSCVM. Así, el artículo 10 LRCSCVM, dispone que el asegurador, entendemos que también el CCS cuando actúa como tal, “una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas”. Por su parte, el

---

<sup>291</sup> Vid. ROCA TRIAS E., “La responsabilidad del propietario de vehículos: función social de la propiedad y responsabilidad por riesgo. (Comentario a la STC 154/1994, de 23 de mayo)”, *RJC*, nº 1, 1995, pág. 145. A juicio de la autora, “los principios en los que se basa la regulación de la atribución de responsabilidad por accidentes producidos como consecuencia del uso y circulación de un vehículo automóvil, están fundamentados en la categoría de responsabilidad objetiva o por riesgo”.

<sup>292</sup> Puede interesar el reproche penal del conductor, sobre todo en accidentes graves en los que ha habido por su parte una imprudencia grave o incluso un delito doloso, pero no la responsabilidad civil, porque la víctima la tiene garantizada por parte de la entidad aseguradora o, como decimos, el CCS. En ocasiones, buscando ese reproche penal, lo que ocurre es que se renuncia a la acción civil, por haber sido la víctima resarcida por los daños ocasionados, pero no a la penal. También puede ocurrir que en un procedimiento penal, la víctima se reserve las acciones civiles correspondientes para ejercitarlas posteriormente en un procedimiento civil. En todo caso, lo más habitual es que, una vez satisfechas las correspondientes indemnizaciones en la jurisdicción penal, la víctima renuncie a ambas acciones.

apartado d) de este artículo también permite repetir en otros supuestos, con arreglo a lo dispuesto en otras leyes. Normalmente, en base a ello, se repite contra el propietario del vehículo por inexacta declaración del riesgo o por no declarar su agravación, en virtud de lo establecido en los artículos 10 y ss. de la Ley de Contrato de Seguro.

Además, el artículo 11.3 de la LRCSCVM, permite al CCS repetir en los supuestos definidos en el artículo 10 de esta Ley, tal como decimos, así como contra el propietario y el responsable del accidente cuando se trate de vehículo no asegurado, o contra los autores, cómplices o encubridores del robo o robo de uso del vehículo causante del siniestro, así como contra el responsable del accidente que conoció de la sustracción de aquél.

#### **4.1 La noción de propietario y otros sujetos responsables**

Nos vamos a referir en este apartado a lo que debe entenderse por propietario del vehículo, desde el punto de vista civil, y a otras figuras que pueden ser eventualmente responsables de los daños, al estimar que son los que ejercen el control del vehículo, aunque formalmente no tengan la consideración de propietarios, como pueden ser el usufructuario, el arrendatario, el cesionario, etc.

En la práctica, se plantan ciertos problemas para determinar quién es el verdadero propietario del vehículo. Generalmente, para ello, se recurre a los registros administrativos, fundamentalmente, de la Dirección General de Tráfico. A tal efecto, el artículo 4 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, indica que a efectos de la obligación de aseguramiento de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor se presume que tiene la consideración de propietario del vehículo la persona natural o jurídica a cuyo nombre figure aquél en el registro público que corresponda. Se trata, como puede verse, de una presunción *iuris tantum*, que puede ser desvirtuada con prueba en contrario.

Por ello, aunque en la mayor parte de los casos, la titularidad de los registros administrativos coincide con la verdadera propiedad del bien, debemos considerar que la misma viene determinada por las normas civiles y no por dichos registros. Así lo

señala con claridad la STS (Sala 1ª) de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998\9432), a cuyo tenor, “la adquisición, a título oneroso, de la propiedad de un vehículo de motor, como la de cualquier otro bien mueble o inmueble, se rige exclusivamente por la llamada «teoría del título y el modo», que (para las transmisiones a título oneroso) consagran los artículos 609 y 1095 del Código Civil, o sea, que el dominio solamente puede adquirirse mediante un contrato con virtualidad traslativa del dominio (título), como es la compraventa, acompañado o seguido de la entrega o tradición (modo) en cualquiera de sus modalidades (real, simbólica o «ficta»)”.

Por otro lado, en cuanto a las personas, distintas del propietario formal, que pueden ser eventualmente responsables, venimos sosteniendo que, en líneas generales, no es únicamente la titularidad formal la que debería determinar la responsabilidad civil del propietario, sino la detentación, porque hay casos en los que el control del vehículo no lo tiene el propietario, sino otras personas, que pueden ser el usufructuario, el adquirente con pacto de reserva de dominio o el adquirente mediante el sistema de *leasing*<sup>293</sup>.

Por lo tanto, no debe atribuirse responsabilidad civil por un accidente de circulación a una entidad que tiene un contrato de *leasing* o de *renting*, que son meras titulares formales del vehículo, pero que no ejercen control alguno sobre el mismo<sup>294</sup>. La SAP de Ourense, de 30 de junio de 2011 (JUR 2011\276783), refiriéndose a la responsabilidad de la entidad de *leasing*, indica que el conductor del vehículo actuaba por cuenta del arrendatario, con independencia absoluta de la arrendadora (entidad de *leasing*), de modo que no concurren los presupuestos que para la responsabilidad por hecho ajeno establece el artículo 1903 del CC.

En cuanto a la figura, muy usual, de arrendamiento de vehículos sin conductor, aunque la entidad arrendadora pierde también el control del vehículo, tanto la jurisprudencia civil como penal, suelen entender que responden como propietarias del vehículo, en virtud de lo establecido en los artículos 1903 del CC y 120.5 del CP. Sin embargo, en

---

<sup>293</sup> Vid. YZQUIERDO TOLSADA M., “Comentario del artículo 1.3º”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RIOS, J. (Directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Barcelona, Atelier, 2001, pág. 70.

<sup>294</sup> Vid. en tal sentido REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 272.

no pocas ocasiones, el argumento para considerarlas así, suele ser el riesgo de empresa propio del que tiene como actividad lucrativa la cesión onerosa de vehículos de alquiler<sup>295</sup>.

Un supuesto similar al anterior, podría ser cuando las empresas que ceden los vehículos a sus trabajadores para su uso exclusivo o, normalmente, para su utilización en el trabajo y a nivel particular<sup>296</sup>. En estos casos, por los mismos motivos que estamos argumentando, el control del vehículo ya no lo tiene la empresa, sino el trabajador cesionario. Por ello, tampoco debería condenarse a la empresa como responsable, junto al conductor, por el mero hecho de tener la titularidad formal del vehículo, porque en estos casos no tiene control alguno sobre el mismo.

Un supuesto que se da con relativa frecuencia relacionado con esta cuestión es cuando se deposita el vehículo en un taller para repararlo. Aunque ya hemos visto que puede entenderse que hay una autorización expresa o tácita del propietario al taller para conducirlo, en el momento en el que el vehículo está en posesión del taller, su propietario pierde su control. Es habitual que el dueño del taller o cualquier empleado suyo, normalmente para comprobar que el vehículo está bien reparado, circulen por vías públicas. En tales casos, si se producen daños a terceros con el citado vehículo, tampoco parece razonable que se condene a su propietario. Así lo ha entendido la SAP de Pontevedra (Sección 5ª), de 23 de agosto de 2010 (ARP 2010\1175), que establece: *“En cuanto a la responsabilidad subsidiaria debe exculparse al propietario del vehículo en virtud del art. 120.5 CP, toda vez que no ha quedado demostrado que D. Luis Andrés autorizase y diese permiso para que su vehículo fuese utilizado para circular con él fuera del taller donde se encontraba depositado y debe estimarse dicha responsabilidad*

---

<sup>295</sup> Cfr. YZQUIERDO TOLSADA M., “La Responsabilidad del propietario no conductor en el nuevo Código Penal”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro...*, op. cit., pág. 334.

<sup>296</sup> Al respecto, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 273, nos aporta un supuesto obtenido de la jurisprudencia: “La STS de 30 diciembre 1992 (RJ 1992, 10565) proporciona un excelente ejemplo de esto último y, en general, de que quien ha de responder no es tanto el propietario formal del vehículo cuanto quien ostenta el control efectivo sobre el mismo. La empresa demandada había cedido el uso de un automóvil de su propiedad a uno de sus empleados para facilitar sus funciones de cobrador. Éste lo dejó a uno de sus hijos que acababa de obtener el permiso de conducir, acaeciendo un accidente mientras era conducido por él, como consecuencia del cual los ocupantes sufrieron gravísimas lesiones. El TS casó la sentencia de la Audiencia y absolvió a la empresa propietaria”.

*subsidiaria a cargo de Talleres Rodanova y en virtud de lo que establece el art. 120-3 CP pues dicho Taller era el establecimiento donde el coche estaba depositado*"<sup>297</sup>.

La misma solución habría que adoptar cuando se deposita el vehículo en cualquier otro sitio, donde su titular pierde el control del mismo. Piénsese en los casos en los que la grúa municipal se lo lleva a los depósitos municipales por cualquier infracción de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. En estos casos, tampoco parece adecuado que tenga que responder el propietario de los eventuales daños que pueda ocasionar el vehículo de su propiedad durante el traslado o en cualquier otro lugar, desde el momento en el que pierde su control.

## **5. El sistema de valoración de daños corporales**

La Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, no solo se limitó a adaptar a nuestro Ordenamiento jurídico la Tercera Directiva del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículo a motor, sino que, como estamos viendo, se aprovechó para introducir otras modificaciones relevantes en torno a la responsabilidad civil automovilística y a su seguro. Sin duda, la modificación más sustancial y, desde luego, de la que más se ha debatido en los últimos años, se refiere a la introducción en el ámbito automovilístico de un sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, de carácter vinculante para todos los operadores jurídicos<sup>298</sup>.

No es el objeto de este trabajo estudiar en profundidad este sistema, conocido como baremo, porque ello daría para una o varias monografías por la extensión de la materia, pero sí analizar las líneas fundamentales del mismo y, sobre todo, explicar la evolución que ha tenido con el paso del tiempo desde que se instauró por la Ley 30/1995 hasta

---

<sup>297</sup> La responsabilidad civil de los probadores de coches y de otras personas autorizadas, como aparcacoches y vigilantes de garajes, la estudiaremos con más profundidad en la 2ª parte de este trabajo, en el apartado 4.5, del Capítulo VI.

<sup>298</sup> Vid. GAYO LAFUENTE J.L./ESTELLA LÓPEZ A., *El Consorcio de Compensación de Seguros y la Responsabilidad Civil de la Circulación*, Edit. Comares, Granada 1997, pág. 19. A juicio de los autores, "se impone a los jueces y Tribunales su aplicación vinculante, mediante una redacción imperativa y sin exclusiones, que no responden a las exigencias derivadas de la adaptación o integración de nuestro ordenamiento en el sistema establecido en las mencionadas Directivas Comunitarias, sino a una especialidad impuesta por el legislador español –hay que suponer a propuesta del sector de seguros-, que se incorpora a nuestro Derecho sin motivo explícito que lo justifique".

nuestros días, para terminar hablando de la profunda modificación a la que está siendo sometido en los últimos tiempos y que acabará con la promulgación en breve de un nuevo sistema de valoración del daño corporal mucho más completo que el actual, donde se tratará de corregir los defectos que la experiencia del actual sistema está poniendo de manifiesto<sup>299</sup>.

## 5.1 Antecedentes

Uno de los problemas a los que se enfrenta el derecho de daños, es la valoración de los daños personales, por cuanto afectan, generalmente, a derechos personalísimos del ser humano, como su cuerpo, su mente o sus sentimientos.

Hasta las dos últimas décadas del pasado Siglo, se puede decir que en nuestro país, a diferencia de lo que estaba ocurriendo en países de nuestro entorno, no ha existido una preocupación, sobre todo, por parte de nuestros tribunales, en este aspecto básico de la responsabilidad civil. Como se ha dicho, no hemos tenido cultura de valoración del daño personal<sup>300</sup>. Conceptos básicos en este ámbito, o mejor, principios básicos, como la reparación íntegra del daño, la vertebración o separación de los distintos tipos de daños, apenas han tenido acogida por parte de nuestros tribunales. Tradicionalmente, la jurisprudencia ha valorado los daños de forma global: un tanto alzado por fallecimiento, por secuelas o por día de baja; sin hacer distinción alguna entre los distintos conceptos que comportan el daño personal. Todavía nos encontramos sentencias en ámbitos distintos al circulatorio, en los que se otorgan cantidades globales, sin distinguir los distintos conceptos que componen el daño personal.

Desde un punto de vista dogmático o académico, no ha habido una preocupación en nuestro país por la valoración del daño corporal. Ha sido en este siglo cuando han

---

<sup>299</sup> En la actualidad, se está tramitando como Proyecto de Ley propuesto por el Gobierno, en el Congreso de los Diputados. (BOCG número 143-1, de 17 de abril de 2015, por el que se publica el Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación).

<sup>300</sup> Vid. DE PAÚL VELASCO J.M., “El “baremo” diez años después doctrina constitucional”, *XXII Congreso de Derecho de la Circulación*, INESE, Madrid, abril 2006, pág. 5. Habla de la inexistencia en todos los sectores jurídicos de nuestro país de una mínima cultura de valoración del daño, a diferencia de la tradición y el refinamiento que esta materia ha alcanzado en países como Francia, Italia e incluso, por poner un ejemplo que a algunos sorprenderá, Argentina.



proliferado trabajos o estudios relativos a esta parcela del Ordenamiento jurídico, que han abordado con cierta seriedad esta problemática. Las entidades aseguradoras tampoco se preocuparon en el pasado de esta materia, de pedir, por ejemplo, un sistema de valoración del daño corporal. Es cierto que con la entrada de nuestro país en la CEE, los tribunales, tal vez por las influencias que nos venían de los países de nuestro entorno, empezaron a incrementar las indemnizaciones de forma considerable. Además, como es conocido, en la década de los ochenta e inicios de los noventa del pasado Siglo, se produjo una cierto desorden en las indemnizaciones de los daños personales ocasionados, fundamentalmente, por los accidentes de circulación. Se otorgaban indemnizaciones, en muchos casos, desorbitadas. Cada Audiencia, o mejor, cada Sección, tenía sus propios criterios indemnizatorios, lo que dio lugar a que se cuestionaran los principios de seguridad jurídica e igualdad, entre otros.

A esta situación hay que añadir los altos intereses moratorios que en esos años establecía la Ley de Contrato de Seguro. El artículo 20 de la LCS es tal vez el más controvertido de esta Ley, si lo relacionamos con el número de contiendas judiciales que ha provocado. Esta alta litigiosidad justifica que sea uno de los artículos más cuestionados y más necesitados de una profunda modificación. Así se ha puesto de manifiesto en los trabajos que se están realizando en la actualidad, encaminados a la reforma de la LCS<sup>301</sup>.

Desde su redacción original en el año 1980, ya se plantearon ciertas dudas en la aplicación de este artículo, que fueron resueltas posteriormente por la jurisprudencia de una forma un tanto vacilante y contradictoria. Desde el primer momento, se instauró un régimen tuitivo para el asegurado en materia de mora del asegurador, apartándose del régimen general de las obligaciones establecido en el art. 1108 del CC, con un carácter marcadamente penitencial para las entidades aseguradoras que se retrasaban en el cumplimiento de su prestación. Sin embargo, al contrario de lo que sucedería más tarde, el tipo de interés del 20%, no era excesivamente elevado en esa época, dado que la inflación en esos años se situaba en torno a esa cantidad, aunque estaba lejos del interés legal del dinero.

---

<sup>301</sup> El 30 de junio de 2014, se presentó por parte de los Ministerios de Justicia y de Economía y Competitividad, un Anteproyecto de Código Mercantil, en el que se incluye la Ley de Contrato de Seguro.

La promulgación de la LO 3/1989, de 29 de junio, de actualización del Código Penal<sup>302</sup>, que instauró el juicio verbal de automóvil y dotó de un régimen similar al del artículo 20 de la LCS a los perjudicados por accidentes de circulación de vehículos de motor, ampliando la protección al tercero, lejos de aclarar las cosas, contribuyó a una mayor confusión en la aplicación de este precepto.

Lo anterior, unido a que en los años noventa era insostenible el tipo de interés del 20%, pues la inflación se situaba en torno al 5%, provocando, en muchas ocasiones, serias dificultades para transar los siniestros, porque los asegurados o perjudicados trataban de alargar e incluso judicializar los asuntos para obtener estos intereses tan ventajosos, dio lugar a que la Ley 30/1995 modificara radicalmente este artículo, intentado recoger los criterios que la jurisprudencia había sentado en los años precedentes y corrigiendo el elevado tipo de interés al que hemos aludido.

Se reforma, por tanto, el tipo de interés de demora aplicable a las aseguradoras, derogando la Disposición Adicional tercera de la Ley Orgánica 3/1989, de 21 de junio y se da una nueva redacción al art. 20 de la LCS, con la finalidad de aclarar los términos de la regulación de la materia y evitar la multiplicidad de interpretaciones de la que está siendo objeto por las distintas resoluciones judiciales.

Esta situación que acabamos de describir, dio lugar a que se produjera cierto desconcierto en las entidades aseguradoras que, además, vieron cómo algunas de ellas acabaron siendo liquidadas por la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras. Con este panorama, no era fácil gestionar adecuadamente una entidad aseguradora, lo que provocó que fueran las propias entidades las que mostrasen una especial preocupación por la existencia de baremos que pusieran algo de orden en este asunto. De hecho, alguna de ellas, fue pionera en la instauración de baremos internos que, al menos, se aplicara de la misma forma en todo el territorio nacional.

Es cierto que ya existían baremos de indemnización de este tipo de daños (el último fue el aprobado por la Resolución de 1 junio 1989 de la DGSFP), pero afectaban

---

<sup>302</sup> BOE número 148, de 22 de junio de 1989.

exclusivamente al SOA, cuyo límite cuantitativo de cobertura era muy bajo. Los aseguradores estaban preocupados, sobre todo, por la cobertura a cargo del seguro voluntario o facultativo de automóviles, de cuantía ilimitada, preocupación que se extendió al SOA a medida que se iba incrementando su cobertura cuantitativa.

De esta inquietud de las entidades aseguradoras, surgió el baremo con carácter orientativo establecido en la Orden Ministerial de 5 de marzo de 1991 del Ministerio de Economía y Hacienda<sup>303</sup>, que fue el precedente del actual sistema de valoración del daño corporal de carácter vinculante, establecido por la Ley 30/1995<sup>304</sup>.

El baremo establecido en la O.M. de 5 de marzo de 1991, al tratarse de un sistema orientativo, aunque puso cierto orden en las cosas, no contribuyó a resolver el problema que hemos descrito en los párrafos precedentes, por cuanto que la mayoría de los tribunales seguían otorgando indemnizaciones de acuerdo con su criterio y, además, como hemos dicho, se otorgaban unos intereses del 20% desde la fecha del siniestro que, en esa época, suponía una “rentabilidad”, que doblaba o triplicaba a la que otorgaba el sistema financiero.

Por estas razones, sobre todo, desde el sector asegurador, se pedía un baremo que fuera más allá del establecido en esta Orden Ministerial y que fuera obligatorio y vinculante para todos los agentes implicados. Y así fue como la Ley 30/1995, instauró por primera vez en nuestro país un sistema vinculante para la valoración del daño personal causado por accidentes de circulación. Además, una de las singularidades de este sistema, a diferencia de lo que había ocurrido hasta entonces en el SOA o en otros ámbitos, es que, como hemos analizado, el nuevo baremo abarca la responsabilidad derivada de los

---

<sup>303</sup> BOE número 60, de 11 de marzo de 1991.

<sup>304</sup> El párrafo tercero de la Exposición de Motivos de la O.M. de 5 de marzo de 1991, describía perfectamente la situación que había en ese momento: “Las dificultades por las que atraviesa este seguro en los últimos ejercicios sociales proceden de una variada gama de causas, tanto endógenas como exógenas a la Empresa aseguradora, que influyen de modo negativo sobre el equilibrio técnico del ramo. Particularmente merecen destacarse, en primer término, la enorme litigiosidad que suscitan los accidentes de tráfico que hace aumentar la ya, por tantos otros motivos, excesiva carga de trabajo de los Tribunales de Justicia, con el consiguiente retraso en los pronunciamientos definitivos sobre la materia y, por ello, en el abono de las indemnizaciones pertinentes, en segundo término, la acentuada tendencia al alza persistente de las indemnizaciones por daños personales ocasionados por hechos de la circulación lo que, dado el retraso anteriormente aludido, incrementa la incertidumbre acerca de cuál será el montante concreto de una Indemnización-; y en tercer lugar, la gran disparidad existente en la fijación de las cuantías de estas indemnizaciones”.

accidentes de circulación en su conjunto. Se refiere, por tanto a la responsabilidad civil obligatorio y voluntaria derivada de los accidentes de circulación.

## **5.2 Principales ventajas del sistema**

Durante los más de 19 años que lleva en vigor este sistema de valoración de daños personales, ha sido muy criticado, sobre todo, por parte de la doctrina. También la jurisprudencia y, en los últimos años, la de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, ha contribuido de alguna forma a concretar las fisuras del sistema, que no son pocas. Se puede decir que la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 25 de marzo de 2010 (RJ 2010\1987), cuyo ponente fue el presidente de la misma, Sr. XIOL RIOS, quien ha mostrado durante los últimos años un gran interés en el estudio del baremo, supone un antes y un después en la interpretación del sistema por parte de nuestro alto tribunal.

Sin embargo, pese a las reticencias iniciales que mostraron los tribunales respecto a su aplicación y a su carácter vinculante<sup>305</sup>, lo cierto es que a partir de la conocida sentencia del Tribunal Constitucional 181/2000, de 29 de junio, que declaró, con carácter general, su constitucionalidad y, por tanto, su vinculación, los jueces, en líneas generales, lo han acatado en toda su amplitud y, como se ha criticado, se han llegado, incluso, a “acomodar” a sus reglas.

A nuestro juicio, el sistema ha contribuido a resolver los problemas planteados en los párrafos precedentes. Nadie puede negar su contrastada utilidad para resolver los accidentes de circulación. No puede pasar desapercibido que este sistema, pese a sus deficiencias, se ha aplicado, además, con carácter orientativo, de forma paulatina, para determinar y cuantificar las indemnizaciones en otros ámbitos distintos al tránsito motorizado, sobre todo, las derivadas de los accidentes de trabajo.

---

<sup>305</sup> Ya nos hemos referido a la conocida STS (Sala 1ª), de 26 de marzo de 1997 (RJ 1997\1864), que, erróneamente, entendió que el baremo establecido en la Ley 30/1995, carecía de carácter vinculante para los órganos judiciales, puesto que con ello se conculca directamente uno de los preceptos cardinales de nuestro Ordenamiento jurídico, el artículo 1902 del Código Civil, que ordena expresamente "reparar el daño causado" por culpa o negligencia.

En este sentido, podemos decir que, en líneas generales, el sistema de valoración de daños personales para los accidentes de tráfico, instaurado por la Ley 30/1995, ha sido una herramienta eficaz para resolver extrajudicialmente las reclamaciones derivadas de los accidentes de circulación. Ha sido positivo para las víctimas de los accidentes viarios, para la administración de justicia, para las entidades aseguradoras y para el conjunto de la sociedad.

Las víctimas han visto satisfechas sus pretensiones resarcitorias en un breve espacio de tiempo y han tenido seguridad jurídica respecto a las cantidades que debían de percibir, siendo tratadas de igual forma, con independencia del lugar en el que ha ocurrido el accidente, de la entidad aseguradora responsable del mismo o del tribunal que conociera el asunto.

Como consecuencia de lo anterior, la administración de justicia ha tenido una reducción de los procedimientos judiciales derivados de los accidentes de tráfico, lo que, sin duda, ha contribuido a su mejora. Eso no quiere decir que haya pocos asuntos que se tengan que dirimir en los juzgados. No olvidemos que todos los años se producen en nuestro país cientos de miles de accidente de circulación con consecuencias personales y, por muy escaso que sea el porcentaje que se judicializa, hay muchos asuntos que acaban enjuiciando los tribunales.

Las aseguradoras han incrementado la resolución extrajudicial de este tipo de siniestros y el baremo ha facilitado la constitución adecuada de sus reservas. En la década de los noventa del pasado siglo, apenas el 50% de los accidentes de circulación se solucionaban extrajudicialmente. En la actualidad, este porcentaje ha aumentado considerablemente hasta más del noventa por ciento. Esto, no solo ha sido bueno para las entidades aseguradoras, sino para la sociedad en general. Sirva como ejemplo, que en la última década apenas ha habido entidades aseguradoras que han entrado en concurso.

Es cierto, como se ha criticado, que es posible que haya primado la seguridad jurídica frente a la justicia<sup>306</sup>, pero también es verdad que los beneficios para todos son innumerables. Por tanto, en el futuro sistema que se elabore, debe priorizarse la adecuación del mismo a estos dos principios.

### **5.3 Argumentos que justifican la reforma del sistema actual**

No obstante lo anterior, la razón principal para sustituir al vigente sistema de valoración de daños corporales en accidentes de circulación es que, pese a que el art. 1.2 de la LRCSCVM, proclama la total indemnidad del daño producido, la realidad, tras la aplicación de sus tablas resarcitorias, es que no resarce la totalidad de los daños sufridos por las víctimas de los accidentes de circulación<sup>307</sup>.

La Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de reforma del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que se está tramitando en la actualidad en el Parlamento, justifica la reforma “para que cumpla su función de una forma efectiva, buscando un justo resarcimiento de los perjuicios sufridos por las víctimas y sus familias como consecuencia de un siniestro de tráfico. El principio de reparación íntegra de los daños y perjuicios causados no es efectivo en toda su dimensión, provocando situaciones injustas y en ocasiones dramáticas, con una pérdida añadida de calidad de vida, cuando además, ya se ha sufrido un daño físico, psíquico y moral, y que impone el deber al legislador de encontrar las formas idóneas que garanticen el cumplimiento de tan importante principio”.

---

<sup>306</sup> Lo ha dicho en multitud de conferencias, MEDINA CRESPO M., que es, sin duda, el mayor estudioso del sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación.

<sup>307</sup> Vid. en este sentido, MEDINA CRESPO M., “Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo”, *XIV Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid, 27 y 28 de Marzo de 2008, pág. 1. Sostiene, sobre la reforma del sistema, “que los fuertes reproches (justos, unos; injustos, otros) que, desde el punto de vista doctrinal y práctico, se han venido proyectando sobre el sistema legal de valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidente de circulación y, en particular, el sorprendente arraigo judicial de una serie de interpretaciones indebidamente restrictivas dan lugar a que sea muy conveniente reformarlo, al objeto de que cumpla mejor su función como instrumento normativo puesto al servicio de una cabal justicia resarcitoria que case con las exigencias de la seguridad de los sujetos implicados”.

En concreto, el baremo actual infringe, como hemos puesto de relieve, los principios básicos que informan el derecho de daños: principio de reparación íntegra, principio de vertebración del daño y principio de individualización del daño<sup>308</sup>.

Lo dicho anteriormente se puede ver claramente en los siguientes supuestos:

1. El baremo no resarce adecuadamente el daño patrimonial de las víctimas de los accidentes de circulación. Es difícil sostener que el sistema indemnice el daño patrimonial, cuando éste es el resultado de multiplicar un porcentaje de los ingresos netos de la víctima derivado del trabajo personal por las indemnizaciones básicas, que resarcen principalmente el daño moral. En este sentido, a diferencia de lo que ocurre con el daño moral, que es perfectamente baremable, se ha cuestionado que se bareme o tase el daño patrimonial, tanto en su vertiente de daño emergente como de lucro cesante. Ésta ha sido una de las mayores críticas del sistema y para ello se ha precisado que ninguno de los países de nuestro entorno bareman el daño patrimonial, porque, a priori, es difícil saber el gasto que va a tener un lesionado grave el resto de su vida o los ingresos que se van dejar de percibir como consecuencia del fallecimiento o incapacidad de un accidentado.

2. Indemnización de gastos no contemplados en el baremo. Es relativamente frecuente que, en algunos casos, los perjudicados de accidentes de circulación incurran en gastos de difícil encaje en el actual sistema de valoración del daño corporal. El ejemplo más claro son los gastos de asistencia domiciliaria. La Sentencia del Tribunal Constitucional 31/2003, de 13 de febrero de 2003 (RTC 2003\31), deja abierta la puerta a la cobertura de estos gastos al declarar que una interpretación rígida del baremo que dé lugar a situaciones claras e injustificadas de déficit indemnizatorio, supondría un merma de la tutela judicial efectiva. Posteriormente, se volvió a pronunciar sobre esta cuestión el Tribunal Constitucional, en la Sentencia de 9 de mayo de 2005 (RTC 2005\104), manteniendo una postura más restrictiva.

---

<sup>308</sup> Vid. MEDINA CRESPO M., “Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo”..., op. cit., pág. 2. Aludiendo a la modificación del baremo, precisa que “la primera idea es que el sistema debe acoger expresamente los dos principios fundamentales de la valoración del daño corporal: el de la reparación íntegra (dentro del cual se incluye la actualización valorista) y el de la reparación vertebrada”.

3. Tampoco resarce adecuadamente los daños producidos a los grandes lesionados. Baste señalar las cantidades que asigna al concepto de “ayuda de tercera persona”, cuestión que ha suscitado numerosas críticas<sup>309</sup>.

4. El sistema, por otro lado, mezcla en algunos de sus apartados los daños morales y los daños patrimoniales<sup>310</sup>, infringiendo el principio de vertebración del daño corporal<sup>311</sup>.

Esta antinomia, en palabras de la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 25 de marzo de 2010 (RJ 2010\1987), entre lo que proclama el sistema -principio de reparación íntegra- y lo que verdaderamente resarce -tablas que no reparan el daño completo-, ha dado lugar a diferentes críticas por parte de la doctrina y la jurisprudencia, que hacen necesaria una profunda revisión del mismo.

Podemos indicar algunos de los efectos o manifestaciones de lo que acabamos de exponer, que van calando poco a poco en la sociedad y que van creando un clima de cierta crispación en determinados ámbitos relacionados con esta materia:

1. La jurisprudencia. Derivado del planteamiento expuesto, la jurisprudencia está siendo bastante crítica con el sistema y, en no pocas ocasiones, está buscando las fisuras que tiene para salirse del mismo, dictando sentencias llamativas, que se sitúan fuera del mismo, condenando a las entidades aseguradoras a abonar grandes cantidades, como, por ejemplo, a pensiones vitalicias, para resarcir los gastos médicos futuros, como la Sentencia de la AP de Granada, de 30 de junio de 2011 (JUR 2011\355894).

---

<sup>309</sup> En la actualidad, se resarce por este concepto la cantidad de “hasta 383.450,65 €” (Resolución de 5 de marzo de 2014, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, por la que se publican las cuantías de las indemnizaciones por muerte, lesiones permanentes e incapacidad temporal que resultarán de aplicar durante 2014 el sistema para valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. BOE número 64, de 15 de marzo de 2014).

<sup>310</sup> Cfr. MARTIN CASALS M. “Por una puesta al día del sistema de valoración del daño corporal (“baremo”)”, *Indret*, 4/2012, pág. 6. Afirma que “Lo primero que salta a la vista es el adocenamiento que se produce entre perjuicios personales y patrimoniales e incluso la confusión que la literalidad de las tablas genera respecto a qué tipo de perjuicio compensa cada tabla”.

<sup>311</sup> Vid. DE PAÚL VELASCO J.M., “El “baremo” diez años después doctrina constitucional”...op, cit., pág. 7. Refiriéndose a los defectos del sistema, habla de que mantiene la confusión entre los montantes indemnizatorios que corresponden al daño moral en sentido amplio (inclusivo del perjuicio estrictamente biológico) y del daño patrimonial derivado del accidente, fundamentalmente el lucro cesante.



2. La doctrina, desde hace años, está siendo también bastante crítica con el sistema, cuestionando, como hemos indicado, los principios básicos de reparación del daño corporal.

3. El derecho comparado. Tanto la doctrina como la jurisprudencia han hecho en numerosas ocasiones referencia a los sistemas de indemnización de los países de nuestro entorno, poniendo de relieve que nuestro sistema está alejado de los de otros países, principalmente en la obligatoriedad del mismo, frente al carácter no vinculante de los demás países, cuestionando, entre otras cosas, la baremación en nuestro sistema del daño patrimonial<sup>312</sup>.

4. Las asociaciones de víctimas de accidentes de circulación están siendo, como parte afectada directamente, muy críticas con el vigente sistema, por no resarcir adecuadamente los daños y perjuicios de los accidentes de circulación.

#### **5.4 Situación actual de los trabajos sobre la reforma del baremo**

La Ley 21/2007, de 11 de julio, modificó la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, para incorporar la Quinta Directiva de Automóviles a nuestro Ordenamiento jurídico. Su artículo 1.4 modificó el artículo 4 de la LRCSCVM, respecto a los límites cuantitativos del seguro obligatorio de automóviles, elevándolos sustancialmente. Así, los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán: en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro.

El hecho de elevar de forma sustancial los límites del SOA creó ciertas expectativas sobre las indemnizaciones derivadas de los accidente de circulación, pero solo fueron

---

<sup>312</sup> En tal sentido, cfr. MARTIN CASALS M., “Conceptos perjudiciales (heads of damage) en la indemnización por muerte y por lesiones personales en Europa” *Indret*, 2/2013, pág. 7. Sostiene el autor que “... no existe en ningún país europeo nada parecido al sistema de valoración español, con un baremo en teoría limitado a los accidentes de circulación, relativamente cerrado y de carácter vinculante. Por ello algún informe europeo destacado recomienda que cuando se usen Tablas se permita a los jueces un margen de discrecionalidad y se tenga en cuenta el fenómeno de las víctimas transfronterizas, dado que el sistema de valoración español coarta de un modo considerable el poder discrecional de los jueces y, en los supuestos de víctimas extranjeras que sufren daños en España, limita la posibilidad de que los tribunales tengan en cuenta el nivel de vida existente en sus países de residencia habitual”.

eso, expectativas, por cuanto que las indemnizaciones, de acuerdo con el art. 1.2 de la LRCSCVM, se cuantificarán en todo caso con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de esta Ley. Por tanto, las cantidades a indemnizar serían las mismas que antes de esta modificación legislativa.

Sea como fuere, lo cierto es que a partir de esta modificación a la que nos estamos refiriendo, se empezó a hablar sobre la necesidad de la reforma del sistema de valoración, para adaptarlo a la realidad social y económica del país.

Sin embargo, no fue hasta finales de 2010, cuando la DGSFP retomó con más ímpetu la dirección de la reforma, como órgano encargado de elaborar una propuesta al Ministerio de Justicia, para su tramitación como Proyecto de Ley. Lo primero que hizo fue crear un grupo de trabajo bastante amplio, en el que estaban representados todos los agentes sociales implicados en esta reforma (Fiscalía de Seguridad Vial, Dirección General de Tráfico, CCS, Unespa, Seaida, Asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, Unión de Consumidores y Usuarios, Asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguros, etc.), los cuáles presentaron sus propuestas de modificación del Baremo.

Una vez analizadas todas las propuestas, por razones operativas, se creó un grupo de trabajo de expertos más reducido, para que, teniendo en cuenta todo el material que había sobre la mesa y sus propias aportaciones, elaborasen un informe sobre la modificación del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que figura como anexo en el texto refundido de la LRCSCVM.

Esta Comisión de Expertos fue formalmente creada por Orden comunicada de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia de 12 de julio de 2011. La Comisión de Expertos, tal como se recoge en la Orden Ministerial, hará entrega de su informe final a los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia en el plazo máximo de un año desde la fecha de esta orden. También se precisaba que “la reforma debe inspirarse y respetar los principios básicos de la indemnización del daño corporal; básicamente el de la integridad de la reparación para situar a la víctima en una posición lo más parecida posible a la que tendría de no haberse producido el accidente; y el de la integración que

consiste en la necesidad de separar la valoración de los daños extrapatrimoniales de la valoración de los daños patrimoniales, y dentro de cada clase separar los diferentes subconceptos de daño, sin solapamientos ni lagunas, superando el recurso a la valoración global del daño moral y los perjuicios económicos”.

Posteriormente, al no haber terminado los trabajos en la fecha prevista, se dictó otra Orden comunicada de 30 de agosto de 2012, ampliando los plazos y la composición de la Comisión de Expertos.

Finalmente, el 22 de mayo de 2014, esta Comisión entregó su informe final a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, para su tramitación. El Boletín Oficial de las Cortes Generales, de 2 de diciembre de 2014, publicó la Proposición no de Ley que insta al Gobierno a presentar en el próximo periodo de sesiones un Proyecto de Ley de reforma del Sistema de valoración para las indemnizaciones de los daños y perjuicios causados a las víctimas en accidentes de circulación. Lo que se pretende ahora es que sea aprobado en esta Legislatura y, dado el poco tiempo que queda, se va a tramitar por la vía de urgencia, como Proposición no de Ley de los Grupos Parlamentarios Popular, Socialista, Vasco y Catalán, lo que, además, pone de manifiesto el consenso que existe sobre esta modificación entre los agentes implicados.

En virtud del mandato anterior, el 10 de abril de 2015, el Gobierno aprobó el Proyecto de Ley del baremo, que fue remitido a las Cortes Generales y publicado en BOCG, el 17 de abril de 2015, como Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, habiéndose encomendado su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento de la Cámara, a la Comisión de Economía y Competitividad.

### **5.5 Novedades más significativas del Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación**

A diferencia de lo que ocurre con el baremo vigente, que está recogido en un Anexo de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor,

aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (LRCSCVM), el Gobierno ha optado por reformar dicha Ley, introduciendo el nuevo sistema e integrando en su articulado las disposiciones de carácter normativo que establecen las nuevas reglas de aplicación del baremo, que se alejan por completo del contenido clásico de un anexo. La principal novedad, según su Exposición de Motivos, es la introducción de un nuevo Título IV, que consta de 112 artículos, agrupados en dos capítulos. El primero se refiere a disposiciones generales y definiciones y el segundo incluye las reglas para la valoración del daño corporal y, en sus tres secciones, se ocupa, respectivamente, de las indemnizaciones por causa de muerte, por secuelas y por lesiones temporales, que se plasman, respectivamente, en las tablas 1, 2 y 3.

Del Proyecto de Ley de reforma del Sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, podemos extraer los siguientes principios básicos:

a) El nuevo sistema de valoración del daño corporal para los accidentes de circulación, contempla en su artículo 33 del Proyecto de Ley, como principios fundamentales del sistema, la reparación íntegra del daño y su reparación vertebrada, lo que constituye un gran avance para las víctimas de los accidentes de circulación, que serán resarcidas en mayor medida que el sistema actual, sobre todo, las más graves.

El citado artículo 33, recoge también el principio de la objetivación en la valoración del daño, que supone que se indemniza conforme a las reglas y límites establecidos en el sistema, por lo que no pueden fijarse indemnizaciones por conceptos o importes distintos de los previstos en él. Este principio responde a una razonable aspiración del sector asegurador, que pretende dar certidumbre al sistema y que las entidades aseguradoras puedan ser gestionadas adecuadamente, pudiendo calcular sus provisiones técnicas.

Por tanto, estamos ante un baremo mucho más garantista que el actual y más completo, que recoge, prácticamente, todas las situaciones que pueden darse. Quizá por ello, el sistema es también más complejo y más difícil de interpretar y aplicar. Esto dará lugar,

en los primeros años, de su entrada en vigor, a que se tengan que pronunciar los jueces sobre determinadas cuestiones conflictivas.

b) Daños objeto de valoración y tablas: Muerte, secuelas y lesiones temporales. Además, a diferencia del actual sistema, que consiste en la doble tabla, se pasa a la triple tabla, distinguiendo: i) Perjuicios personales básicos (daño moral); ii) perjuicios personales particulares (daño moral) y iii) perjuicios patrimoniales (daño emergente y lucro cesante). De este modo, se consigue una verdadera vertebración del daño.

c) Sujetos perjudicados: en caso de fallecimiento, se sustituye la organización de los perjudicados en grupos (con perjudicado principal y diversos secundarios) excluyentes entre sí, por la individualización de los mismos y de los perjuicios resarcibles, recogiendo como gran novedad a los allegados de la víctima del accidente, como perjudicados por su fallecimiento.

d) Se regula detalladamente los supuestos de culpa concurrente de la víctima y el deber de mitigar el daño, destacando que la contribución causal de menores de 14 años con secuelas y lesiones temporales no suprime ni reduce la indemnización que tenga derecho a percibir y excluye la acción de repetición contra los padres o tutores. Para ello, se modifica el artículo 1 de la LRCSCVM, dato que estamos ante una previsión de carácter normativo que tiene que ver con la responsabilidad civil.

e) Valoración médica de las secuelas y lesiones temporales. Se introduce el deber del lesionado de colaborar para ser reconocido y para seguir el curso evolutivo de sus lesiones y el deber de los servicios médicos de proporcionar tanto a la entidad aseguradora como al lesionado el informe médico definitivo que permita valorar las secuelas, las lesiones temporales y todas sus consecuencias personales. A los efectos del artículo 7.3 c) de la LRCSCVM, carecerá de validez la oferta motivada que no adjunte dicho informe, salvo que éste se hubiera entregado con anterioridad.

f) Momento de determinación de las cuantías: La cuantía de las diversas partidas resarcitorias será la correspondiente al sistema de valoración vigente a la fecha del siniestro, con la actualización correspondiente al año en que se haga el pago. Por tanto,

la indemnización del daño tiene la consideración de deuda valor, cuyo importe debe determinarse en el momento en que se fije la cuantía. Además, para evitar la doble actualización, ésta cesa en el momento en que se devenga cualquier tipo de interés (moratorio ordinario, de mora procesal o de mora del asegurador).

g) Indemnización mediante renta vitalicia: Puede convenirse o acordarse judicialmente la sustitución total o parcial de la indemnización. Con ello, se pretende proteger el interés de personas vulnerables para garantizar que el destino de las indemnizaciones sea para los fines previstos, como los gastos médicos futuros, gastos de prótesis y ortesis, ayudas técnicas y lucro cesante futuro. Esto impediría que pueda haber enriquecimiento injusto para familiares de estas víctimas.

En cuanto a las Tablas se refiere, las novedades que se podrían destacar en cada una de ellas en el sistema propuesto por el Proyecto de Ley, podrían ser las siguientes:

a) Tablas de fallecimiento

- A diferencia del Baremo vigente, en el que los perjudicados se estructuran por grupos excluyentes entre sí, el nuevo Sistema reconoce la existencia de cinco categorías autónomas de perjudicados, compatibles entre sí. En tal sentido, además, del cónyuge, descendientes, ascendientes y hermanos, se introduce el allegado como nueva categoría de perjudicado, definiéndose como “aquellas personas que, sin tener la condición de perjudicados según las reglas anteriores, hubieran convivido familiarmente con la víctima durante un mínimo de cinco años inmediatamente anteriores al fallecimiento y fueran especialmente cercanas a ella en parentesco o afectividad.”
- Perjuicio patrimonial. Daño emergente. Se reconoce a todos los perjudicados un perjuicio patrimonial básico de 400 € a tanto alzado, sin necesidad de justificación. Si el importe de dichos gastos excede de esa cantidad, su resarcimiento requiere justificación. Se abonan también los gastos de traslado del fallecido, entierro y funeral conforme a los usos y costumbres del lugar

donde se preste el servicio y, en su caso, los gastos de repatriación del fallecido al país de origen.

- Lucro cesante. El nuevo Sistema resarce este concepto, teniendo en cuenta la pérdida neta que sufren aquellos que dependían económicamente de la víctima. En este sentido, se reconoce el lucro cesante, no solo a las víctimas con ingresos de trabajo personal, sino también a las que tenían dedicación exclusiva o parcial a las tareas del hogar de la unidad familiar y a las personas que estuvieran en situación de desempleo en los últimos tres años anteriores a su fallecimiento.

#### b) Tabla de secuelas

- Grados del perjuicio por pérdida de calidad de vida. El proyecto reconoce un nuevo grado por este concepto, que es el perjuicio leve, pasando de los tres del Baremo vigente, a cuatro: muy grave, grave, moderado y leve. Además, se sustituye el término “incapacidad permanente” por “pérdida de calidad de vida”, para que no haya confusión con la legislación laboral.
- Se ha producido un notable incremento en las indemnizaciones correspondientes a puntuaciones de secuelas, en los tramos medios y altos.
- Se contempla, como novedad frente al actual Baremo, la compensación de los gastos de asistencia sanitaria futura, los cuáles serán abonados directamente por las entidades aseguradoras a los Servicios Públicos de Salud.
- Se reconoce el resarcimiento, directamente al lesionado, del importe de las prótesis y ortesis que, por prescripción facultativa, precise el lesionado a lo largo de su vida, así como de los gastos de rehabilitación futura o los de ayuda de tercera persona, en los que se establece un sistema de cálculo para su resarcimiento, en función de las horas que necesita el lesionado por este concepto.

- Lucro cesante. El nuevo Sistema resarce este concepto, teniendo en cuenta la pérdida de capacidad de ganancia del lesionado por trabajo personal, incluyéndose también a los lesionados menores de 30 años pendientes de acceder al mercado laboral, a las personas con dedicación a las tareas del hogar y a los desempleados.

#### c) Lesiones temporales

- Traumatismos cervicales menores. Se establece una nueva regulación que requiere, para que se indemnicen como lesiones temporales, la acreditación de su causalidad con el siniestro. Por otro lado, solo se contemplarán como secuelas cuando exista un informe médico concluyente que pueda acreditar objetivamente su existencia.
- Perjuicio personal por pérdida de calidad de vida. Se reorganiza las categorías de las incapacidades temporales, añadiendo una cuarta categoría, que es el perjuicio muy grave (ingresos en UVI/UCI).

### **6. Los cambios producidos en el Seguro Obligatorio de Automóviles**

La Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, para adaptar a nuestro Ordenamiento interno la Tercera Directiva del Seguro de Responsabilidad Civil de Automóviles, modificó sustancialmente, al igual que lo había hecho previamente el RDL 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la LUCVM al Ordenamiento jurídico comunitario, el Título I de la LRCSCVM.

Hemos visto en los epígrafes precedentes las modificaciones introducidas en lo que se refiere a la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, en la que hemos destacado que el criterio de atribución, a partir de del año 1995, va a ser el mismo, independientemente de que los daños superen o no los límites del Seguro Obligatorio de Automóviles.



Una vez vistos los cambios operados en la responsabilidad civil y en el sistema de determinación y valoración de los daños personales derivados de los accidentes de circulación, en esta epígrafe vamos a analizar las modificaciones llevadas a cabo en el SOA, para introducir la previsiones establecidas en la Tercera Directiva de Automóviles y de este modo, seguir explicando pormenorizadamente la evolución de la responsabilidad civil y su seguro en nuestro Derecho, para dar cumplimiento al mandato comunitario de armonizar la legislación en todos los países miembros, con el objetivo de facilitar en tráfico interestatal entre los países miembros de la denominada Comunidad Económica Europea, contribuyendo a materializar la libre circulación de personas y mercancías<sup>313</sup>.

En relación con el seguro, la Tercera Directiva amplía el sistema obligatorio de cobertura en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor. Así, en el ámbito de los daños a las personas, únicamente los sufridos por el conductor quedan excluidos de la cobertura por el seguro obligatorio. Por otro lado, la prima única que se satisface en todas las pólizas del seguro obligatorio cubre, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo, los límites legales del mismo con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que se ocasiona el siniestro o, incluso, la del estacionamiento del vehículo, cuando estos límites sean superiores, cuestiones que serán analizadas individualmente en este epígrafe.

También se prevén otras materias relacionadas con el seguro, que tienen que ver con el Fondo de Garantía (CCS), que serán analizadas en el epígrafe siguiente, como que, en ningún caso, puede condicionarse el pago de la indemnización por el seguro obligatorio a la demostración de que el responsable no puede satisfacerla y, que las personas implicadas en el accidente puedan conocer en el plazo más breve posible la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del causante.

---

<sup>313</sup> Vid. ALVÁREZ CAMIÑA S., “La adaptación del Ordenamiento jurídico a la Quinta Directiva del seguro de automóviles”, *XV Congreso de responsabilidad civil del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona*, Marzo 2007. Resalta que esta Directiva (Tercera) continuó el proceso de armonización del seguro de automóviles, incidiendo sobre determinados aspectos que requerían una mayor regulación comunitaria.

## **6.1 Cobertura del seguro a todos los ocupantes, excepto al conductor responsable**

Las dos primeras Directivas del seguro de responsabilidad civil de automóviles no especificaban que los ocupantes del vehículo estaban cubiertos por el seguro que regulaban. Por eso, era necesario, para evitar distintas interpretaciones por los Estados miembros, aclarar esta cuestión que, además, tenía indudable interés práctico, porque había un gran número de accidentes en los que esto se planteaba.

La Tercera Directiva regula esta cuestión, precisando en su artículo primero que sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 84/5/CEE -que excluye a quienes ocuparen voluntariamente el vehículo cuando éste fuera conducido por persona no autorizada, ni expresa ni implícitamente, para ello, conociendo tal circunstancia-, el seguro a que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 72/166/CEE, cubrirá la responsabilidad por daños corporales de todos los ocupantes, con excepción del conductor, derivados de la circulación de un vehículo<sup>314</sup>.

En el caso español, el SOA cubría los daños ocasionados a los ocupantes del vehículo, si bien, en virtud de lo establecido en el RDL 1301/1986, de 28 de junio, se excluía en su artículo 3.1 los producidos al tomador, al propietario del vehículo identificado en la póliza o al asegurado o conductor del mismo, cuestión que fue objeto de críticas, por cuanto que las Directivas no preveían estas exclusiones, salvo la del conductor del vehículo<sup>315</sup>.

Es evidente que la exclusión del conductor debe quedar clara, porque estamos ante un seguro de responsabilidad civil, que tiene por objeto cubrir la responsabilidad en que pueda incurrir el conductor por los daños causados a tercero y así lo se ha regulado en

---

<sup>314</sup> Cfr. al respecto, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., págs. 106 y 107. Indica que “esta previsión fue justificada por el Dictamen del CES (D 89/C 159/2004. DOC, núm. 159/7, de 26 junio 1989) atendiendo al hecho de que había países comunitarios cuya legislación sobre seguro obligatorio de automóviles no hacía extensible *ex lege* la cobertura del seguro a los pasajeros”.

las sucesivas modificaciones de la legislación que estamos analizando<sup>316</sup>. El artículo 41 de la Ley de 24 de diciembre de 1962, ya indicaba que el seguro obligatorio no cubrirá los daños producidos al asegurado, al conductor, al vehículo ni a las cosas transportadas.

No solo se han excluido los daños personales del conductor, sino que el artículo 5.2 de la LRCSCVM también excluye los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas, ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, asegurado, propietario, conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

No obstante, la exclusión de los daños personales del propio conductor ha planteado ciertos problemas. Es evidente, que si el conductor de un vehículo colisiona con otro y no es responsable del accidente, las personas perjudicadas por la muerte del primero o el propio conductor si resulta lesionado, tienen derecho a las indemnizaciones correspondiente con cargo al seguro de responsabilidad civil del vehículo responsable y, si no lo tuviera, del Consorcio de Compensación de Seguros. Es decir, la exclusión establecida en la Ley, se refiere al conductor responsable, no al conductor perjudicado por otro vehículo, que deberá ser indemnizado con cargo al seguro de éste último.

Sin embargo, durante algunos años ha habido cierta polémica, porque se plantearon reclamaciones y demandas de perjudicados por la muerte del conductor responsable, cuyo fundamento era que tales perjudicados se consideraban terceros respecto al conductor causante de su propia muerte.

En general, tanto la doctrina como la jurisprudencia se opusieron a estas demandas, al considerar que el SOA es un seguro de responsabilidad civil, que cubre los daños a terceros, no teniendo tal conducción los perjudicados que sufren daños que se ha

---

<sup>316</sup> Vid. ILLESCAS RUS A., “Comentario del artículo 10”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Edit. Atelier, Barcelona, 2001, pág. 179. Sostiene, a nuestro juicio, con acierto, que, “en puridad, esta contingencia no debería hallarse comprendida en el elenco de exclusiones, por corresponderse con uno de esos casos en los que la norma no alude a un hecho propiamente excluyente, sino a un supuesto en el que no ha llegado a actualizarse el riesgo objeto de cobertura por la simple razón de que no existe responsabilidad civil”.

causado el conductor a sí mismo. Así, la SAP de Ciudad Real, de 7 de junio de 2000 (JUR 2000\282826), entiende que para que prospere la acción directa que ostenta el tercero perjudicado contra la aseguradora del vehículo es necesario indefectiblemente la previa declaración de responsabilidad civil del causante del accidente. Pero si ese conductor del vehículo es el responsable de sus propias lesiones o muerte, el seguro obligatorio de responsabilidad civil no cubre tal evento, porque el artículo 5.1º lo excluye de forma clara, dado, la naturaleza de ese contrato. Como los Derechos de los perjudicados del fallecido surgen de si ese hecho es o no indemnizable, con anterioridad e independencia a su legítimo derecho derivado de esa relación de parentesco o de otro tipo que los hace ser sus beneficiarios, lógicamente su exclusión conlleva el decaimiento de su pretensión. Por tanto, dice la sentencia, “el referido título ejecutivo es en el caso de autos nulo, puesto que de una lectura clara de los propios hechos en él contenidos se aprecia que el único agente activo en el accidente de la circulación causante de la muerte de la persona de la que deriva el derecho pretendido es la conducta de ese propio conductor del vehículo accidentado, por lo que opera de forma automática la exclusión legal referida”<sup>317</sup>.

Sin embargo, hubo alguna Audiencia Provincial que no lo interpretó así, como la de Cuenca. En varias de sus resoluciones consideró terceros a efectos de la cobertura del seguro, a los perjudicados por el fallecimiento del conductor de un único vehículo y responsable del accidente. El Auto de la AP de Cuenca de 15 de enero de 1996 (AC 1997/78), estima las pretensiones de los hijos de un conductor, que había fallecido al salirse de la calzada por su propia negligencia. La Audiencia apela a que la normativa aplicable al Seguro Obligatorio nunca ha exceptuado de su cobertura los daños causados al cónyuge y descendientes del conductor asegurado. A esta sentencia, le siguieron otras de esta Audiencia, como la de 21 de enero y 4 de mayo del año 2000, en las que seguía manteniendo que los hijos o cónyuge del conductor fallecido, sin la intervención de ningún otro vehículo, se consideran terceros perjudicados por el SOA.

---

<sup>317</sup> En el mismo sentido, pueden citarse, entre otras, la SAP de Lleida de 8 de abril de 1998 (AC 1998\4560); SAP de la Rioja de 26 de abril de 2001 (JUR 2001\211268); SAP de Badajoz de 16 de febrero de 2001 (AC 2001\991); SAP de Castellón de 11 de abril de 2005 (JUR 2005\166903); SAP de Ourense de 25 de noviembre de 2003 (AC 2003\1733).

La tesis que mantenía esta Audiencia es que, en estos casos, los perjudicados no estaban excluidos del SOA, teniendo frente a la víctima del accidente un derecho propio por su fallecimiento y no en su condición de herederos, que los convertía en terceros perjudicados. Esta tesis fue también defendida por un sector minoritario de la doctrina, que utilizaba argumentos similares para dar cobertura a estos supuestos a los que nos estamos refiriendo. Sostenían que los que acreditaran perjuicio derivado del fallecimiento del conductor, podrán obtener el correspondiente resarcimiento con cargo al seguro obligatorio, ya que estos perjudicados lo son “*iure*” propio y no están expresamente excluidos de la cobertura de aquel<sup>318</sup>.

Uno de los argumentos en los que se basaba esta interpretación doctrinal y jurisprudencial, provenía de la STS (Sala 2ª) de 11 de junio de 1990 (RJ 1992\6526), que distinguía entre perjudicados y herederos. Decía que las personas a las que les corresponde la indemnización por la muerte ocurrida con motivo de accidentes de circulación son los perjudicados y no los herederos, teniéndose en cuenta para determinar su monto los detrimentos materiales y morales que les produjo tal pérdida, adquiriendo un derecho *iure* propio y no *iure* hereditario<sup>319</sup>.

Sin embargo, esta distinción entre perjudicados y herederos que hace la citada sentencia, cuestión pacífica actualmente, no iba referida a que los familiares tuvieran derecho a una indemnización con cargo al seguro obligatorio por los daños sufridos por el conductor cuando fuera el único responsable del accidente<sup>320</sup>. Sin embargo, al reconocer el carácter personal y no derivado de la pretensión indemnizatoria, suministraba un

---

<sup>318</sup> El mayor defensor de esta tesis fue ARROYO FIESTAS F.J., “El perjudicado y el seguro obligatorio. ¿Está excluida la familia del conductor fallecido cuando sea el único interviniente en el suceso?, *Actualidad jurídica* Aranzadi, nº 455 (oct.-2000), p. 3-5. También en “El perjudicado y el seguro del automóvil”, *Cuadernos de Derecho Judicial*, núm. 12, 1997, págs. 13-44.

<sup>319</sup> Al respecto, ARROYO FIESTAS F.J., “El perjudicado y el seguro obligatorio. ¿Está excluida la familia del conductor fallecido cuando sea el único interviniente en el suceso?..., op. cit., pág. 5. Citaba esta sentencia, entre otras, para sostener la cobertura de los familiares perjudicados por el SOA, en los supuestos que estamos analizando.

<sup>320</sup> Vid. ILLESCAS RUS A., “Comentario del artículo 10”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor...*, op. cit., pág. 183. A Juicio del autor, “con ser cierto que los perjudicados por el fallecimiento de la víctima adquieren su eventual derecho resarcitorio “*ex iure proprio nec hereditatis*”, esta afirmación comporta únicamente considerar que el fallecido, ya sea produzca la muerte de forma instantánea o luego de transcurrido un periodo más o menos dilatado en el tiempo, no adquiere el derecho a la indemnización para transmitirlo a sus causahabientes en virtud del instituto de sucesión *mortis causa*, sino que el derecho surge o nace en cabeza propia de los deudos”.

argumento a quienes defendían la extensión de la cobertura del seguro obligatorio a los supuestos señalados<sup>321</sup>.

Pese a que esta interpretación era defendida por un sector minoritario de la doctrina y la jurisprudencia, se entendió conveniente aclarar la exclusión del conductor del vehículo responsable establecida en el artículo 5.1 de la LRCSCVM, en la que se indicaba que la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado. Por ello, el artículo 10 a) del Reglamento sobre la Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, aclaró la exclusión, disponiendo que están excluidos de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro.

Aunque no hubiera sido necesario, para tratar de evitar la polémica, el Reglamento matizó la exclusión del conductor del vehículo con la finalidad de que quedase claro que los familiares o, mejor, los perjudicados, no podían reclamar ningún tipo de daño y perjuicio en estos casos. Quizá no sería necesaria la propia exclusión, porque en un seguro de responsabilidad civil no puede nacer derecho de indemnización alguna cuando no se da el requisito de la alteridad, consustancial en este tipo de seguros. En tal sentido, los perjudicados por el fallecimiento de quien con su comportamiento ocasiona su propia muerte, sea peatón o conductor de un vehículo, carecen de derecho indemnizatorio por faltar el inequívoco requisito de la alteridad<sup>322</sup>.

Sea como fuere, lo cierto es que hubo quién no estuvo de acuerdo con esta previsión reglamentaria, por entender que el Reglamento se había excedido de lo previsto en el artículo 5.1 de la LRCSCVM. Por ello, La Asociación Automovilistas Europeos Asociados interpuso recurso contencioso-administrativo contra el Reglamento, solicitando la declaración de ilegalidad de algunos de sus preceptos, entre ellos, su artículo 10, por entender que carecían de cobertura legal suficiente. El recurso fue

---

<sup>321</sup> Así lo indica GÓMEZ LIGÜERRE C., “Familiares, conductor y seguro obligatorio de automóviles”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 7, año 45, julio-agosto 2009, págs. 15 y 17.

<sup>322</sup> Cfr. MEDINA CRESPO, M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas...*, op. cit., págs. 151 y ss.

desestimado por la STS (Sala 3ª) de 15 de abril de 2002 (RJ 2002\4689), disponiendo que el artículo 10 a) del Reglamento no innova la Ley que desarrolla, incorporando supuestos de exclusión que no resultaran de lo que en ella se dispone. Se limita, en realidad, a expresar con mayor claridad lo que de ella resulta.

Posteriormente, para zanjar la polémica, la Ley 21/2007, de 11 de julio, que reformó la LRCSCVM para adaptar la Quinta Directiva de Automóviles, modificó de nuevo la redacción del artículo 5.1, incorporando la misma redacción del Reglamento, a la que acabamos de referirnos.

Por último, solo quedaba que se pronunciara el Tribunal Supremo y lo hizo contra una resolución, como no podía ser de otro modo, de la Audiencia Provincial de Cuenca, de 4 de diciembre de 2002 (JUR 2003/101338), que había reconocido, confirmando la sentencia de primera instancia, el derecho de los familiares a la correspondiente indemnización derivada del fallecimiento de su padre y esposo, al haber volcado su camión en la calzada, sin la intervención de ningún otro vehículo.

El alto Tribunal, en STS (Sala 1ª) de 3 de noviembre de 2008 (RJ 2008\5887), estimó las pretensiones de la aseguradora, que había recurrido en casación la citada sentencia de la AP de Cuenca, al entender que los familiares estaban excluidos del SOA por muerte del conductor, único interviniente en el accidente, casando la sentencia de instancia y desestimando la demanda interpuestas por dichos familiares.

Para la Sala, “lo que cubre el SOA, y a lo que se obliga el asegurador, dentro de los límites establecidos, es el riesgo del nacimiento a cargo del asegurado de la obligación de indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados por el hecho de la circulación, de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado, conforme a Derecho (artículo 73 de la Ley del Contrato de Seguro). Como tal, precisa, al menos, la posibilidad de una responsabilidad por parte del asegurado (conductor del vehículo, o persona que deba responder), de tal forma que si no ha nacido ninguna obligación con cargo a su patrimonio, ninguna obligación indemnizatoria se puede trasladar a la aseguradora frente a personas que, ciertamente tienen la condición de perjudicados, pero

no son terceros respecto a aquél por el accidente de tráfico, pues no hay propiamente un supuesto de responsabilidad civil, que es lo que da eficacia y cobertura al riesgo”.

Añade la sentencia, que esta conclusión queda definitivamente aclarada -si hubiera alguna duda- en el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, en cuyo art. 10.1 se excluye de la cobertura del seguro de suscripción obligatoria a *"todos los daños y perjuicios ocasionados por lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro"*. No se trata de un Reglamento que interprete la Ley de la que resulta con efectos desde la fecha en que se Pública, ni de que incorpore supuestos de exclusión que no resultaran de lo que en ella se dispone. Se limita, en realidad, a expresar con mayor claridad lo que de ella resulta. En el mismo sentido, la reforma del artículo 5 de la LRCSVM operada por Ley 21/2007, de 11 de julio, ha despejado las dudas existentes, pues con arreglo a la nueva redacción se dispone que *"la cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del accidente"*.

## **6.2 Cobertura del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en todo el territorio del Espacio Económico Europeo**

El artículo 2 de la Tercera Directiva, dispone que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que todas las pólizas de seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos cubran, basándose en una prima única, todo el territorio de la Comunidad, y garanticen, basándose en esa misma prima única, en cada Estado miembro, la cobertura a que obligue su legislación, o la cobertura exigida por la legislación del Estado miembro en el cual el vehículo tenga su estacionamiento habitual cuando esta última sea superior.

Este mandato fue acogido por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, modificando el artículo 4.1 LRCSCVM, quedando redactado en los siguientes términos: *"El seguro de suscripción obligatoria previsto en esta Ley garantizará la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del*



*Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Convenio multilateral de garantía”*

Como vemos, el SOA, no solo va a cubrir en el territorio de los Estados miembros, sino también en aquellos países distintos que conforman el EEE y los Estados adheridos al Convenio multilateral de Garantía.

Este artículo, fue incorporado, en sus mismos términos, en el RDL 8/2004, de 29 de octubre, que aprobó el Texto Refundido de la LRCSCVM, siendo modificado posteriormente por la Ley 21/2007, de 11 de julio, sustituyendo “Convenio multilateral de garantía”, por “Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados”.

Como vemos, la Ley habla de “EEE”, “Convenio multilateral de garantía” y, posteriormente, “Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados”. Se trata de acuerdos y convenios adoptados por nuestro país, incluso, antes de nuestra entrada en la CEE, que comentamos a continuación.

La Directiva y el texto adaptado, hacen referencia al pago de una prima única, que cubra en todo el EEE y Estados adheridos. Por tanto, dentro de los límites del SOA, parece que si un vehículo se desplaza dentro de estos países, no debería soportar una prima mayor por ello, porque se entiende que en el cálculo de la prima ya se ha tenido en cuenta esta circunstancia.

Sobre este asunto, recientemente se ha planteado esta cuestión prejudicial ante el TJUE, habiendo sido resuelto en sentencia de 26 de marzo de 2015, en el asunto C-556/13. La petición de decisión prejudicial se refiere a la interpretación del artículo 2 de la Tercera Directiva, que se presentó en el marco de un litigio entre UAB “Litaksa”, empresa de transporte por carretera, y “BTA Insurance Company SE compañía de seguros”, en relación con el reembolso de las indemnizaciones abonadas en concepto de seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles a las víctimas de accidentes de tráfico.

En 2008, Litaksa y la aseguradora BTA celebraron dos contratos de seguro obligatorio del automóvil, destinados a cubrir la responsabilidad civil de Litaksa resultante de la circulación de dos vehículos de su propiedad, habiéndose convenido que estos vehículos sólo se usarían para el transporte de pasajeros o mercancías en territorio lituano. Por otro lado, dichos contratos obligaban a Litaksa, en el supuesto de que tuviera la intención de emplear dichos vehículos durante un período superior a 28 días en otro Estado miembro o de transportar allí personas o mercancías, a informar de ello con carácter previo a BTA y a abonarle un complemento de prima por ese concepto.

Sin embargo, en 2009, los dos vehículos propiedad de Litaksa estuvieron implicados en sendos accidentes de tráfico en el Reino Unido y en Alemania, sin que Litaksa hubiera declarado previamente a la entidad aseguradora su intención de utilizar dichos vehículos en esos Estados miembros.

La entidad aseguradora indemnizó a las víctimas de estos accidentes, y, posteriormente, al considerar que la empresa de transportes no había cumplido las cláusulas de los contratos, que la obligaban a informar de su intención de emplear los vehículos en otro Estado miembro, procedió a solicitar el reembolso de la mitad de las indemnizaciones abonadas.

El tribunal de apelación consideró que el incumplimiento de las cláusulas de un contrato de seguro obligatorio del automóvil podía justificar la reclamación al tomador del seguro de un reembolso parcial de las indemnizaciones abonadas por la aseguradora. Tras el recurso de Casación, el Tribunal remitió la cuestión prejudicial al necesitar que se dilucide con carácter previo si las partes en un contrato de seguro obligatorio del automóvil pueden pactar que se aplique una prima diferente en función de que el vehículo objeto del contrato se utilice únicamente en territorio del Estado miembro o en todo el territorio de la Unión.

A este respecto, el tribunal remitente señala que el artículo 2 de la Tercera Directiva exige que los contratos de seguro obligatorio del automóvil cubran, sobre la base de una prima única, todo el territorio de la Unión. Por tanto, ese tribunal se pregunta si la

diferencia en el importe de la prima en función del territorio en el que se utiliza el vehículo es contraria a dicha disposición. En efecto, si tal diferencia carece de incidencia sobre la indemnización de las víctimas de un accidente de tráfico, ya que se les indemniza con independencia del Estado miembro en cuyo territorio se produjo el accidente, podría menoscabarse el interés del asegurado, cuya protección es uno de los objetivos perseguidos por el artículo 2 de la Tercera Directiva.

El TJUE declara que “cabe considerar que el artículo 2 de la Tercera Directiva, relativo a la prima única y al alcance territorial de la cobertura del seguro, no se refiere únicamente a las relaciones entre el asegurado y la víctima, sino también a las relaciones entre aseguradora y asegurado. Concretamente, este artículo implica que, como contrapartida del pago de la prima única, la aseguradora, en principio, asume el riesgo de indemnizar a las víctimas de un posible accidente que implique al vehículo asegurado, con independencia del Estado miembro de la Unión en el que se utiliza el vehículo o en el que se produce el accidente.

De ello se desprende que no se corresponde con el concepto de “prima única”, en el sentido del artículo 2 de la Tercera Directiva, una prima que varía en función de que el vehículo asegurado vaya a circular únicamente en territorio del Estado miembro en el que tenga su establecimiento habitual o en la totalidad del territorio de la Unión. En efecto, tal variación equivale a supeditar el compromiso de la aseguradora de asumir el riesgo resultante de la circulación del vehículo fuera del Estado miembro de estacionamiento habitual al pago de un complemento de prima”.

Volviendo a los acuerdos suscritos por nuestro país, debemos decir que tienen su origen en la Resolución número 5 (E/ECE/TRANS 145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU (con sede en Ginebra), de enero de 1949, que fue el embrión del actual sistema europeo del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. El objetivo era la instauración de un sistema que facilitara el tráfico entre los distintos países europeos mediante la cobertura de la responsabilidad civil de los automóviles en el país visitado, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora de dicho país.

Este sistema se sustentaba sobre tres pilares fundamentales: la implantación de una Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles en cada país miembro del mismo, la constitución de una Oficina Nacional (*Bureau*) en cada uno de ellos, que desempeñaría una doble función: la de intervenir como *Bureau* tramitador y como *Bureau* pagador y la creación de un documento uniforme, que recibió el nombre de Certificado Internacional de Seguro Obligatorio de Automóviles (CIS), conocido como “Carta Verde”.

El fundamento de este sistema consistía en que estas oficinas nacionales tenían que firmar Convenios entre sí, para la tramitación y liquidación de los accidentes de circulación que ocurriesen en sus respectivos países. Por eso, después de varias reuniones, las Oficinas firmaron un Convenio Uniforme llamado Convenio Tipo *Inter-Bureaux* (en adelante, CTIB), que supuso el inicio del conocido como sistema de Carta Verde. No se trata de un Convenio único, suscrito por todas las partes, sino de un Convenio tipo, suscrito de forma bilateral por todas las Oficinas de Seguros.

Estas funciones fueron encomendadas en nuestro país a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto), por Orden de 26 de mayo de 1965, que fue derogada y sustituida por la vigente Orden de 25 septiembre 1987. Actualmente, el artículo 21 Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el vigente Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, regula la nueva normativa sobre el tratamiento de Ofesauto, en su condición de “Oficina Nacional de Seguro” (artículo 21) y en su condición de “Organismo de Indemnización” (artículo 22).

### **6.2.1 El Convenio Tipo *Inter-Bureaux* (CTIB) o sistema de Carta Verde**

En el año 1953, todas las oficinas, una vez que se fueron constituyendo, se reunieron en Londres, integrando el Consejo de Oficinas Nacionales, órgano responsable de la administración y funcionamiento del sistema, y suscribieron el Convenio Tipo *Inter-Bureaux* o Convenio Uniforme. Este Convenio, consistía, en esencia, en que a través de la emisión de una Carta Verde para un vehículo de los países incorporados al sistema, éste contaba con la garantía del Seguro Obligatorio de Automóviles, cubriendo los

daños ocasionados en el país visitado<sup>323</sup>. Se trataba, de definitiva de cubrir a las víctimas residentes de los países adscritos al sistema.

Actualmente, el vigente texto del Convenio se ha integrado en la Sección II del Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (en adelante, RGCB) y comprende los artículos 7 al 9 del mismo, bajo el epígrafe de “Reglas específicas reguladoras de las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas en la Carta Verde”.

En virtud de esta Sección II del RGCB, el *Bureau* de cada país autoriza a sus entidades aseguradoras asociadas a expedir y entregar a sus asegurados por cada póliza de SOA que lo soliciten, una Carta Verde (art. 7.2). Ésta es complementaria de ese seguro, y sirve para extender territorialmente su cobertura.

Por tanto, en virtud de este sistema, todo vehículo matriculado en un país firmante del Convenio Tipo *Inter-Bureaux* (CTIB) o sistema de Carta Verde, que acceda al territorio de un país distinto al de su matriculación, debe estar provisto de un certificado internacional de seguro que cubra la responsabilidad civil de su conductor o propietario en los términos fijados por el ordenamiento del país visitado.

En la actualidad, el sistema del Convenio Tipo *Inter-Bureaux* está constituido por los países integrantes del sistema del Convenio Multilateral de Garantía<sup>324</sup> (28 países de la UE, los Estados del EEE (distintos a los anteriores) creado por el Tratado de Maastricht: Islandia y Noruega, y otros Estados asociados: Andorra, Serbia y Suiza (Liechtenstein) y los siguientes países adscritos exclusivamente al sistema de la Carta Verde, no asociados a la UE: Albania, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Macedonia, Irán, Israel, Marruecos, Moldavia, Montenegro, Rusia, Túnez, Turquía, y Ucrania<sup>325</sup>.

El funcionamiento de este Convenio es muy sencillo: cuando ocurra un accidente en el

---

<sup>323</sup> Así lo indica, ORTIZ CRESPO, J. “Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor”, *XXIX Congreso de Derecho de la Circulación*, Madrid, INESE, 25 y 26 de abril, de 2013, pág. 1.

<sup>324</sup> Este Convenio será analizado en el siguiente epígrafe.

<sup>325</sup> Vid. pág. web Ofesauto:

<http://www.ofesauto.es/images/pdf/PAISES%20SOMETIDOS%20AL%20SISTEMA%20CARTA%20VERDE.OCTUBRE%202013.pdf>.

país visitado causado por un vehículo matriculado en otro país del sistema, el *Bureau* del lugar del siniestro (*Bureau* tramitador), una vez comprobada la existencia del Certificado Internacional de Seguro del vehículo causante y las circunstancias del accidente, habrá de aceptar en nombre del asegurador la tramitación del siniestro y el proceso legal que puede conducir al pago de los daños producidos a consecuencia de aquél, y tramitará y liquidará la reclamación y la indemnización al perjudicado como si la póliza de seguro hubiese sido emitido por el propio *Bureau* tramitador, siempre que en el momento del accidente el asegurado se halle en posesión de la correspondiente Carta Verde.

En todo caso, si un vehículo no está provisto de la correspondiente Carta Verde (o si ésta no ha sido emitida para el vehículo que ocasionó el accidente), los daños que cause en otro país no están cubiertos por el sistema<sup>326</sup>.

Una vez satisfecha la indemnización, el *Bureau* tramitador podrá dirigirse al asegurador del vehículo causante de los daños para exigirle la restitución de la cantidad satisfecha en tal concepto. Si éste se negare a ello, o incurriera en prácticas dilatorias, será el *Bureau* emisor del certificado internacional (*Bureau* pagador), o aquél de sus miembros donde se halle asegurado el responsable del accidente, el que haya de reintegrar al *Bureau* tramitador las cantidades que haya satisfecho, más los gastos en que haya incurrido como consecuencia de la tramitación del siniestro.

En cualquier caso, este sistema de Carta Verde permaneció como único sistema para garantizar la responsabilidad civil en la circulación internacional de vehículos a motor hasta nuestra entrada en la Comunidad Económica Europea en el año 1986, puesto que en ese momento, el sistema ya había experimentado grandes avances como consecuencia de las dos Directivas comunitarias que se habían dictado sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos.

---

<sup>326</sup> Como veremos, al analizar el Convenio Multilateral de Garantía, ésta es la diferencia más sustancial con respecto a este Convenio. En el Multilateral de Garantía, los daños ocasionados por un vehículo sin seguro en un país integrante del mismo, son asumidos por el fondo de garantía del país del estacionamiento habitual del vehículo.

## 6.2.2 El Sistema del Convenio Complementario entre oficinas y del Convenio Multilateral de Garantía (sistema CMG)

### a) *Convenio Complementario entre oficinas*

Se trata de un sistema cuyo mecanismo de protección de las víctimas va más allá del sustentado en la Carta Verde, y tiene su razón de ser en la política de la UE dirigida a la progresiva supresión de las fronteras interiores entre los países miembros de la Unión<sup>327</sup>, lo que exige a su vez la supresión de los controles de la Carta Verde en sus fronteras<sup>328</sup>.

Esta exigencia de la supresión del control de fronteras, fue debida a la Primera Directiva, de 24 de abril de 1972 (72/166/CEE), de aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de seguro de Responsabilidad Civil de vehículos a motor, que determinó el compromiso de dichos Estados para suprimir el control de la Carta Verde en los territorios de la Comunidad. Para ello, se avanzó del concepto de seguro basado en la Carta Verde, ampliándolo a la presunción de seguro sustentado en la placa de matrícula del vehículo.

Para ello, la Directiva señalaba, en su art. 2.1 que: *“Los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro”*.

---

<sup>327</sup> No olvidemos que el sistema de Carta Verde implicaba el control en frontera del certificado internacional de seguro, control que era precisamente lo que quería suprimir con esta Directiva.

<sup>328</sup> Así lo afirma: FERNÁNDEZ MARTÍN, M.J., “Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios inter-*bureaux*”, Cap. IX, 1ª parte, en REGLERO CAMPOS, L.F (Director)/ BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Edit. Aranzadi, 3ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2013, pág. 1341.

Así mismo, cada país debía reconocer su responsabilidad respecto a las placas de matrícula legalmente emitidas en su territorio, las cuáles determinaban su estacionamiento habitual<sup>329</sup>.

Estas previsiones de la Primera Directiva desembocaron en la firma del Convenio Complementario entre *Bureaux* Nacionales, de 12 diciembre 1973, que, además de los países de la CEE, también fue suscrito por otros países que constituían el EEE (Islandia y Noruega) y otros Estados Asociados (Andorra, Serbia y Suiza (Liechtenstein)).

Todos estos Estados tienen aceptadas y adaptadas en sus ordenamientos legales las cinco Directivas de aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en la materia que estamos analizando<sup>330</sup>. Esto significa que todos los Estados tienen fondo de garantía que se hace cargo del pago de los siniestros ocasionados por los vehículos que no tienen el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Por tanto, cada Oficina signataria había de encargarse, por cuenta de todos los aseguradores autorizados, de practicar las operaciones de seguro obligatorio de la responsabilidad civil del automóvil en su propio país (artículo 1.b). Se recogía así una de las funciones específicas que el *Convenio Tipo Inter-Bureaux* atribuye a cada Oficina Nacional: la tramitación y liquidación de los siniestros ocasionados en su territorio por vehículos extranjeros.

---

<sup>329</sup> En este sentido, el art. 1.4 de la Directiva, determinaba que el territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo es: i) el territorio del Estado al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, o ii) en el caso de que no existiera matrícula para un tipo de vehículo, pero éste llevase una placa de seguro u otro signo distintivo análogo a la matrícula, el territorio del Estado donde se ha expedido esta placa o signo, o iii) en el caso de que no existiese matrícula, placa de seguro o signo distintivo para ciertos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario, o iv) en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de la liquidación del siniestro, tal como establece el artículo 2, apartado 2, primer guión, de la presente Directiva o el artículo 1, apartado 4, de la Segunda Directiva 84/5/CEE del Consejo, de 30 de diciembre de 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles.

Estas previsiones fueron introducidas en nuestro país, por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, que modificó la LUCVM.

<sup>330</sup> Directivas que fueron codificadas por la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad



Sin embargo, y esta es quizá la diferencia sustancial con el sistema “Carta Verde”<sup>331</sup>, el *bureau* tramitador, que se hace cargo de liquidar el siniestro en su país, ocasionado por un vehículo con estacionamiento habitual en otro país signatario del Convenio, debe hacerse cargo de los accidentes que tramita, tanto si el causante tiene seguro obligatorio de responsabilidad civil, como si no lo tiene<sup>332</sup>.

#### *b) Convenio Multilateral de Garantía*

El apartado segundo del artículo 2 de la Segunda Directiva en materia de automóviles<sup>333</sup>, establecía:

*“En lo que se refiere a los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de uno de los Estados miembros, las disposiciones de la presente Directiva, exceptuando los artículos 3 y 4, tendrán efecto:*

*- una vez concluido un acuerdo entre las seis oficinas nacionales de seguros en virtud del cual cada oficina nacional afiance la resolución de los siniestros ocurridos en su territorio que hayan sido provocados por la circulación de los vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro, estén o no asegurados, en las condiciones que establezca su propia legislación nacional sobre el seguro obligatorio;*

---

<sup>331</sup> En el sistema “Carta Verde”, si el vehículo extranjero tiene un accidente en España y no está provisto de la preceptiva Carta Verde, los daños no están cubiertos por la Oficina Nacional del Seguro (Ofesauto), ni, al principio, por el Fondo de Garantía (Consorcio de Compensación de Seguro). No fue hasta la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados, cuando atribuyó esta función al CCS, al prever en su art. 3, que esta Entidad debe: “Indemnizar los daños a las personas y en los bienes ocasionados con un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en España, así como los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes propiedad de las mismas situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Convenio Multilateral de Garantía, en ambos casos cuando dicho vehículo no esté asegurado”.

<sup>332</sup> Según el texto del Convenio: «el propietario, el usuario y/o el conductor *serán considerados* como asegurados en el sentido de Convenio-tipo entre las oficinas, y como titulares de un certificado de seguro en vigor expedido por la oficina correspondiente al territorio en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual, *aunque no sean efectivamente titulares* de un certificado válido de tal tipo» (art. 2.a).

<sup>333</sup> Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

- *a partir de la fecha establecida por la Comisión, después de que ésta constante, en colaboración con los Estados miembros, la existencia de tal acuerdo;*

- *durante el período de vigencia de dicho acuerdo”*

Como consecuencia de este mandato de la Segunda Directiva y avanzando en la previsiones del Convenio Complementario al que nos hemos referido en el epígrafe anterior, se firmó en Madrid el Convenio Multilateral de Garantía (en adelante, CMG), el 15 marzo 1991, que entró en vigor respecto de los *Bureaux* de los Estados adheridos el 1 de junio de 1991.

Con este Convenio, basado, igual que el Complementario, en el concepto de estacionamiento habitual, se pretendió reunir en un documento único todos los acuerdos que existían por entonces entre todos los Estados miembros<sup>334</sup>.

Al igual que ocurría con el Convenio Complementario, la diferencia más sustancial del CMG con respecto al CTIB, está en el hecho de que cuando un vehículo con estacionamiento habitual en un país suscriptor del Convenio, circula por otro país firmante del mismo, la oficina nacional de este país donde tiene el accidente, deberá considerar al propietario, al usuario y al conductor, como asegurados y titulares de un certificado de seguro en vigor expedido por el país donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual, aunque no sean efectivamente titulares del referido seguro. Es decir, la oficina del país donde ocurre el accidente, debe hacerse cargo de los daños ocasionados a las víctimas, esté o no provisto el vehículo extranjero del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

En estos casos, el *bureau* tramitador (país donde ocurre el accidente), una vez que ha indemnizado a los perjudicados, deberá repetir contra la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro o, en su caso, contra el fondo de garantía del país del estacionamiento habitual del vehículo. En última instancia, deberá hacerse cargo el *bureau* pagador (país del estacionamiento habitual del vehículo).

---

<sup>334</sup> Vid. GUIJARRO HERNÁNDEZ, J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: El Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto*. Edit. La Ley, Las Rozas, Madrid, 2010, pág. 189.

El propio Convenio enumera los criterios que deben tenerse en cuenta para determinar el estacionamiento habitual de un vehículo: i) El territorio del Estado miembro del cual el vehículo es portador de una placa de matrícula, sea permanente o temporal; ii) en el caso en el que no exista matrícula para una determinada clase de vehículos, pero si el vehículo es portador de una placa de seguros o una señal distintiva análoga a la placa de matrícula, el territorio del Estado donde esta placa o signo ha sido emitido; y iii) en el caso en el que no exista ni matrícula ni placa de seguro ni signo distintivo para algunos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario.

También señala que *“cuando un vehículo sometido a una matriculación esté desprovisto de placa o porte una placa que no corresponda al vehículo o que ya no corresponda al vehículo, y que haya estado implicado en un accidente, el territorio del Estado en que haya ocurrido tal accidente será considerado, a fines de liquidación del siniestro, el territorio donde el vehículo tiene su estacionamiento habitual”*.

Este último párrafo ha ocasionado ciertos problemas prácticos en nuestro país a la hora de determinar el estacionamiento habitual de los vehículos desprovistos de placa o que porten una placa que no corresponda al vehículo.

Como indica el CMG, en estos casos, se considera que tienen estacionamiento habitual en el país donde ocurre el accidente. Como estos vehículos, normalmente, circulan sin seguro, Ofesauto ha pretendido que se haga cargo de los daños ocasionados por los mismos, el fondo de garantía español (CCS), al considerar que España es el país del estacionamiento habitual de estos vehículos. Sin embargo, en la regulación que la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1955 dio al concepto de estacionamiento habitual, modificando la LUCVM, no hacía alusión a este último párrafo al que nos estamos refiriendo.

Por ello, el Consorcio de Compensación de Seguros entendía, de acuerdo con el art. 2 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que no debía hacerse cargo de los accidentes ocasionados por los vehículos desprovistos de placa o que porten una placa que no corresponda al vehículo, por cuanto que no

estaban dentro del concepto de estacionamiento habitual<sup>335</sup>. En esta línea, la SAP de Badajoz (Sección 3ª), de 24 de marzo de 2008, considera, en un caso de un vehículo holandés con placa caducada, que debe responder Ofesauto porque se trata de un vehículo con estacionamiento habitual en Holanda y no el CCS<sup>336</sup>.

Esta polémica fue resuelta cuando se incorporó a nuestro Ordenamiento jurídico las previsiones de la Quinta Directiva de automóviles<sup>337</sup>. En efecto, como consecuencia de la transposición de esta directiva, llevada a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio, se modifica el art. 2 de la LRCSCVM, incorporándose un nuevo párrafo, que ampliaba el concepto de estacionamiento habitual, señalando: *“A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo”*<sup>338</sup>.

---

<sup>335</sup> El art. 2 LRCSCVM, en la regulación dada por la Disp. Adic. 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los Seguros Privados, indicaba al respecto: Se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España:

-Cuando ostenta matrícula española.

-Cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero éste lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula, España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.

-Cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, España sea el Estado del domicilio del usuario.

<sup>336</sup> En sentido contrario se pronuncia la SAP de Huelva (Sección 1ª), de 20 de enero de 2010 que, en un accidente ocasionado en España de un vehículo inglés, sin placa de matrícula, aplica las previsiones del CMG y condena al CCS, en los siguientes términos: “De otra parte y teniendo en cuenta cuanto antecede y dadas las circunstancias acreditadas, entendemos que debe responder el Consorcio de compensación de seguros, tanto si se estimara que el vehículo portara placas falsas, según hizo constar la juzgadora de primera instancia, como en el caso de no poderse determinar el lugar de estacionamiento por no tener placas de matrícula vigentes, es decir, no estar matriculado, como aquí ocurre, al entender que debe responder el organismo que en España se haga cargo de los siniestros de un vehículo desconocido con estacionamiento en España, al ser el lugar del accidente, que a estos efectos debe entenderse como país donde tiene tal vehículo su estacionamiento habitual, con lo que responderá el Consorcio en virtud de lo dispuesto en el art. 11 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (LRCSCVM)”.

<sup>337</sup> Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2005 por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

<sup>338</sup> Este párrafo fue desarrollado por el art. 3 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, que indica: “A efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo”.

A partir de esta nueva regulación queda resuelta la polémica, al coincidir la regulación establecido en la LRCSCVM con la prevista en el CMG.

En la actualidad el vigente texto del Convenio multilateral de Garantía está integrado por la Sección III del RGCB (artículos 10 al 15) bajo el epígrafe de “Normas específicas reguladoras de las relaciones contractuales entre *Bureaux* basadas en la presunción de cobertura de seguro”.

Hay que señalar, por último, que no se aplicarán las reglas del Convenio multilateral de garantía:

a) A los vehículos matriculados en el territorio de *Bureaux* no firmantes del Convenio para los que se hubiera emitido una Carta Verde por un miembro de estos *Bureaux* (*se aplicaran las reglas de la Sección II del RGCB*).

b) A los vehículos excluidos en el anexo 2 al RGCB, pertenecientes a determinadas personas físicas o jurídicas públicas o privadas o a ciertos vehículos portadores de una placa especial, cuando la circulación internacional de los mismos esté subordinada a la garantía por un organismo específico o a la emisión de una Carta Verde o suscripción de un seguro de frontera.

#### **6.2.3 El Acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del EEE y de otros estados asociados. el Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (sistema RGCB)**

Como hemos avanzado en los epígrafes precedentes, el Convenio Tipo *inter-bureaux* y el Convenio Multilateral de Garantía han sido sustituidos por el “Acuerdo entre oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados”, adoptado en Rethymno (Creta), el 30 mayo 2002, por el que se aprobó el Reglamento General del Consejo de *Bureaux* (sistema RGCB), cuya vigencia es a partir del 1 agosto 2003.

El propósito de este Reglamento, tal como indica el considerando 6º, es reunir en un solo documento la totalidad de las disposiciones reguladoras de las relaciones entre *Bureaux*, siguiendo las normas contenidas en las cinco Directivas de Automóviles, generando un marco jurídico único de común aplicación y alcance interpretativo uniforme en toda la UE, el Espacio Económico Europeo y los otros Estados adheridos al sistema de Oficinas nacionales<sup>339</sup>.

De este modo, en la Sección I “Reglas generales” establece una serie de disposiciones obligatorias de carácter general para todos los estados firmantes de los Convenios, relativas a la gestión de las reclamaciones (artículo 3), los corresponsales (artículo 4), las modalidades de reembolso (artículo 5) y la obligación de garantía (artículo 6), por cuanto que cada *Bureau* garantiza el reembolso de los importes reclamados a sus miembros conforme a las disposiciones previstas en el artículo 5 por el *Bureau* del país en el cual ha ocurrido el accidente o por el mandatario designado a tal efecto.

La Sección II establece Reglas particulares aplicables a las relaciones contractuales entre *bureaux* basadas sobre la Carta Verde (sustituye al CTIB), regulándose la emisión y libramiento de las cartas verdes (artículo 7), la confirmación de la validez de la Carta Verde (artículo 8) y las cartas verdes falsas, irregularmente libradas o modificadas (artículo 9).

La Sección III establece Reglas particulares aplicables a las relaciones contractuales entre *bureaux* basadas en la presunción de seguro (sustituye al CMG), señalando las obligaciones de los *bureaux* respecto al reembolso de todos los importes pagables en concepto de este Reglamento General derivado de cualquier reclamación surgida de cualquier accidente en el cual esté implicado un vehículo que tenga su estacionamiento habitual en el territorio del Estado para el cual cada uno de estos *Bureaux* es competente, independientemente de que el vehículo esté asegurado o no (artículo 10), el concepto de estacionamiento habitual, en los términos que hemos señalado (artículo 11), las exclusiones aplicables a esta sección (artículo 12), el establecimiento de plazos para la confirmación del estacionamiento habitual del vehículo accidentado (artículo 13), la

---

<sup>339</sup> Este Convenio se incorpora en la Decisión 2003/564/CE, de 28 julio, sobre Aplicación de la Directiva 72/166/CEE, de 24 abril, relativa a los controles sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

limitación de la garantía en el tiempo (artículo 14) y la aplicación unilateral de la garantía basada sobre la presunción del seguro (artículo 15).

La Sección IV se refiere a las reglas relativas al Convenio entre *bureaux* nacionales de seguro, la V al procedimiento de modificación del Reglamento General, la VI a la resolución de disputas entre *bureaux* y la VII a la entrada en vigor del Reglamento General.

La mecánica de funcionamiento del Reglamento, de acuerdo con el artículo 3, es sencilla: Cuando un *Bureau* es informado de la ocurrencia de un accidente en el territorio del país para el cual es competente, en el que intervenga un vehículo que provenga de otro país, debe proceder, sin esperar una reclamación formal, a investigar las circunstancias del accidente. Comunicará, con la mayor brevedad, esta información al asegurador que ha emitido la Carta Verde (Sección II) o la póliza de seguro (Sección III) o, en su caso, al *Bureau* correspondiente.

A partir de este momento, se inicia el trámite de la reclamación, que variará según estemos ante un supuesto de la Sección II (Carta Verde) o de la Sección III (presunción del seguro) y si el vehículo en cuestión tiene o no seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

En estos casos, si el asegurador del vehículo tiene designado un corresponsal<sup>340</sup> en el país donde ha ocurrido el accidente, el *bureau* tramitador, que ha tenido conocimiento del accidente, enviará sin retraso la información a este corresponsal para su seguimiento. Si no hubiera corresponsal designado, de acuerdo con el artículo 3.2 RGCB, informará inmediatamente al asegurador correspondiente que ha emitido la Carta Verde o la póliza de seguro o, en su caso, al *Bureau* correspondiente, del hecho de que ha recibido una reclamación y que la va a tramitar o la hará tramitar por un mandatario del cual notificará la identidad.

---

<sup>340</sup> De los corresponsales se ocupa el artículo 4 RGCB. De acuerdo con el art. 4.4: “El corresponsal tramitará, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro obligatorio de automóviles, en nombre del Bureau que le ha autorizado y por cuenta del asegurador que ha solicitado su autorización, las reclamaciones resultantes de accidentes allí ocurridos, que impliquen a vehículos asegurados por el asegurador que solicitó su autorización”.

En consecuencia, dos son los supuestos en los que el *bureau* del país donde ocurre el accidente, una vez que haya informado a la aseguradora del vehículo causante, si la tuviera, y al *bureau* del país emisor de la Carta Verde o la póliza de seguro, debe tramitar el siniestro. El primero, cuando no se haya nombrado corresponsal por parte de la entidad aseguradora del vehículo, en los términos señalados en el artículo 4 RGCB. El segundo, como hemos visto en los párrafos precedentes, cuando el vehículo causante del accidente no tuviera el preceptivo seguro obligatorio. En este caso, la problemática se planteara en determinar contra quién puede ejercer su derecho de recobro el *bureau* tramitador. Si estamos ante un supuesto de Carta Verde (Sección II), deberá hacerse cargo, en su caso, el Fondo de Garantía del país donde ocurra el accidente. En caso de tratarse de un accidente encuadrable en la sección III (antiguo CMG), deberá finalmente hacerse cargo de la indemnización el Fondo de Garantía del país en el que el vehículo tuviera su estacionamiento habitual.

Obviamente, si ambos países, el del estacionamiento habitual del vehículo y el de ocurrencia, son suscriptores exclusivamente del sistema Carta Verde (Sección II), por ejemplo, Marruecos y Túnez, estos supuestos de accidentes ocasionados por vehículos sin seguro, no tendrían cobertura, por cuanto que estos países no disponen de Fondo de Garantía.

En definitiva, las víctimas de los accidentes ocasionados por vehículos sin seguro, solo encuentran protección, cuando el accidente ocurre en algún país perteneciente a la Sección III (antiguo CMG), que son los que cuentan con fondos de garantía. En cambio, si el accidente, en estas condiciones, ocurre en un país adscrito exclusivamente al sistema Carta Verde (Sección II), las víctimas de estos accidentes no estarán cubiertas.

En todo caso, una vez que el *bureau* tramitador ha informado de la reclamación o el accidente, en los términos indicados, el RGCB, en el artículo 3.4, le otorga total autonomía en los que respecto a la tramitación del siniestro, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el país de ocurrencia del accidente relativas a la responsabilidad, la indemnización de los perjudicados y el seguro



obligatorio de automóvil<sup>341</sup>, en el mejor interés del asegurador que ha emitido la Carta Verde o la póliza de seguro o, en su caso, del *Bureau* correspondiente.

## **7. Nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros**

La Tercera Directiva, con la finalidad de ampliar el ámbito de protección de las víctimas derivadas de la circulación de vehículos a motor, introdujo varias previsiones en las funciones de los Fondos de Garantía de los Estados miembros, que vemos a continuación.

### **7.1 Límites al carácter subsidiario de los Fondos de Garantía**

La Tercera Directiva, consciente de que, en el caso de un accidente producido por un vehículo que carezca de seguro, en determinados Estados miembros, la víctima tiene que probar, antes de recurrir a dicho organismo, que el responsable no puede pagar la indemnización o se niega a hacerlo, considera que los Fondos de Garantía están en mejores condiciones que la víctima para ejercer una acción contra el responsable del accidente. Por ello, dice, conviene evitar que este organismo, para indemnizar a la víctima, pueda exigir que ésta demuestre que el responsable no puede pagar o se niega a hacerlo<sup>342</sup>.

En virtud de la motivación anterior, el artículo 3 de la Directiva añade la siguiente frase al párrafo primero del apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 84/5/CEE: *“No obstante, los Estados miembros no podrán autorizar al mencionado organismo a condicionar el pago de la indemnización a la demostración por parte de la víctima, sea cual fuere la forma, de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo”*.

---

<sup>341</sup> En este sentido, vid la STJCE (Sala Primera), de 9 de febrero de 1984, en el asunto, 64/83, al precisar que: “La expresión «en las condiciones que establezca su propia legislación nacional relativa al seguro obligatorio», contenida en el apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 72/166/CEE, debe entenderse que se refiere a los límites y condiciones de la responsabilidad aplicables al seguro obligatorio, en el entendimiento de que el conductor del vehículo en el momento en que se produjo el siniestro se considera que estaba cubierto por un seguro válido con arreglo a esta legislación”.

<sup>342</sup> Así se justifica esta modificación en uno de los Considerandos de la Tercera Directiva.

Hay que recordar que las dos primeras Directivas obligan a los Estados miembros a la creación del un Fondo de Garantía para que se hiciera cargo, con carácter subsidiario, de los daños ocasionados por vehículos desconocidos y sin seguro. En el primer caso, no se planteaban problemas porque no había autor del accidente a quien se pudiera reclamar. Sin embargo, en los casos de daños producidos por vehículos sin seguro, ese carácter subsidiario, era interpretado por algunos Estados miembros en el sentido de que la víctima debía dirigirse primero al causante y de forma subsidiaria al Fondo de Garantía, en el caso en el que el primero resultara insolvente.

Ahora, en un paso más en aras a la mejor protección de las víctimas, la Directiva busca la responsabilidad civil directa del Fondo de Garantía, sin que pierda su carácter subsidiario, cuyo sentido debe estar orientado al hecho de que la víctima no pueda resarcirse directamente del causante no asegurado. En definitiva, se le quiere quitar a la víctima esta carga de dirigirse al responsable y probar su insolvencia, porque, obviamente, el Fondo de Garantía está en mejores condiciones que la víctima para ejercer una acción contra la parte responsable<sup>343</sup>.

En todo caso, esta previsión ya estaba contemplada en la legislación española y no hubo que hacer ninguna modificación, puesto que se regula la intervención directa del CCS en los accidentes de circulación ocasionados por vehículo sin seguro<sup>344</sup>. En la actualidad esta función está prevista en el artículo 11.1.b) de la LRCSCVM.

## **7.2 Obligación del Fondo de Garantía de indemnizar en supuestos de controversia con la entidad aseguradora**

En los casos en los que, tanto la aseguradora como el Fondo de Garantía, entendían que ninguna de los dos debían asumir las consecuencias de un accidente, normalmente por discrepancias en torno a la vigencia o no del seguro, con la legislación anterior,

---

<sup>343</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad...*, op, cit., pág. 112. Indica que “la justificación de esta previsión es clara: la víctima debe ser indemnizada lo más rápidamente posible, sin que tenga que pesar sobre ella la carga de probar la insolvencia del responsable, o, en su caso, su negativa a satisfacer la indemnización”.

<sup>344</sup> No obstante, La D.A. 8ª de la Ley 30/1995, añadió un nuevo párrafo al artículo 8 LRCSCVM, precisando que el perjudicado tendrá acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros en los casos señalados en este artículo. En la actualidad, la acción directa está reconocida, en los mismos términos, en el artículo 11.3 LRCSCVM.

sometían a las víctimas a un peregrinaje, en el que tenían que demandar a uno de ellos o a los dos, produciéndose, además de costes considerables, un retraso en el cobro de la indemnización que les correspondiesen por el accidente.

La mayoría de los supuestos en los que existía –y sigue existiendo- controversia entre el Fondo de Garantía y las aseguradoras privadas tienen que ver con el aseguramiento del vehículo. Hay muchos casos problemáticos, en los que las entidades dicen que no cubren los daños y el Fondo de Garantía entiende que está en vigor el seguro y tampoco se hace cargo de ellos. Nos referimos a los casos de impago de primeras primas, de primas sucesivas o de fraccionamiento en el pago de la prima.

También se plantearon dificultades cuando el accidente era causado por un vehículo no identificado, o cuyo conductor era desconocido. En el primer caso, y debido a la defectuosa redacción del artículo 8 del RDL 1301/1986, podían darse ciertos supuestos que planteaban problemas relativos a cuándo debía intervenir el asegurador y cuándo debía hacerlo el CCS<sup>345</sup>.

La Tercera Directiva, consciente de este problema y con una finalidad, una vez más, de proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, trató de zanjar la polémica, estableciendo en su artículo 4 que, en caso de controversia entre el Fondo de Garantía y el asegurador de la responsabilidad civil, con respecto a quién deben indemnizar la víctima, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para que se establezca cuál de estas dos partes estará obligada, en un primer momento, a indemnizar a la víctima sin dilación, sin perjuicio de que si finalmente se decide que corresponde a la otra parte indemnizar total o parcialmente, ésta reembolsará, en consecuencia, a la parte que haya efectuado el pago.

En nuestro caso, esta previsión de la Tercera Directiva se recogió en el artículo 8.1.d) de la LRCSCVM (actual artículo 11.1.d), a cuyo tenor, le corresponde al CCS indemnizar los daños a las personas y en los bienes cuando en supuestos incluidos dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio o en las letras precedentes de este artículo, donde se establecían sus funciones, surgiera controversia entre el CCS y la entidad aseguradora

---

<sup>345</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad...*, op, cit., pág. 113.

acerca de quién debe indemnizar al perjudicado. No obstante lo anterior, si ulteriormente se resuelve o acuerda que corresponde indemnizar a la entidad aseguradora, ésta reembolsará al CCS la cantidad indemnizada más los intereses legales, incrementados en un 25 por 100, de la misma, desde la fecha en que abonó la indemnización.

Uno de los problemas que se plantean en la práctica es lo que debe entenderse por “perjudicado”, puesto que en ocasiones “otros perjudicados” en el accidente pretenden que se les aplique este régimen de controversia y obtener la indemnización a cargo del CCS. Nos referimos a entidades aseguradoras que han pagado los daños a su asegurado, hospitales que han atendido al lesionado, talleres, etc.

Hemos visto que el artículo 4º de la Tercera Directiva habla de “controversia entre el Fondo de Garantía y el asegurador de la responsabilidad civil, acerca de quién debe indemnizar a la víctima”. Sin embargo, cuando se hizo la trasposición de la Directiva por el apartado d) del artículo 8.1 de la LRCSCVM, se sustituyó “víctima” por “perjudicado”, al indicar: “controversia entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la entidad aseguradora acerca de quién debe indemnizar al perjudicado”. Esta sustitución de la “víctima” por “perjudicado”, responde, en nuestra opinión, a la necesidad de utilizar un término más preciso, puesto que en caso de fallecimiento de la víctima, ésta no coincide con el perjudicado. De este modo, al hablar de perjudicado nos referimos a la víctima cuando sobrevive y al perjudicado cuando fallece la víctima del accidente<sup>346</sup>.

Ahora bien, este cambio de “víctima” por “perjudicado”, pensamos que no debe ir más allá de la finalidad pretendida en la Tercera Directiva cuando se reguló la controversia. Esta Directiva lo que pretendía, como se acaba de exponer, es que la “víctima” o “perjudicado” de víctima fallecida, tenga que interponer una demanda cuando ni la aseguradora ni el Fondo de Garantía se pongan de acuerdo, por ejemplo, en la cobertura o no del seguro. En definitiva, se trata de evitar demoras en el pago de la indemnización a la víctima del accidente, que ha sufrido daños en su persona o en sus bienes, y es esta

---

<sup>346</sup> Debe advertirse que la Tabla IV del Anexo de la LRCSCVM, en determinados casos, otorga la condición de perjudicado, además de a la propia víctima que sobrevive al accidente, a familiares directos (perjuicios morales de familiares).

finalidad la que justifica que, sin prejuzgar la responsabilidad definitiva respecto a quien le corresponde el pago de la indemnización, se procure la liquidación anticipada de la indemnización a la víctima.

A *sensu* contrario, parece evidente que tal prerrogativa excepcional no resultaría justificada si la beneficiaria de esta indemnización anticipada fuera, por ejemplo, otra entidad aseguradora que, dando cumplimiento a sus propias obligaciones derivadas de otra póliza de seguros, hubiera indemnizado previamente a la víctima y pretendiera, en virtud del artículo 43 de la LCS ejercitar la acción de subrogación contra el CCS para beneficiarse de la aplicación de la controversia.

No hay que olvidar que, en este caso, el CCS no es en puridad responsable del siniestro, sino el que por disposición legal, y en exclusivo beneficio de las víctimas, debe asumir *prima facie* las correspondientes indemnizaciones, hasta que, posteriormente, por resolución judicial o por acuerdo de las partes, se determine sobre quién debe recaer la responsabilidad del siniestro.

Por tanto, la cobertura de la controversia por el CCS, de acuerdo con la Tercera Directiva, está creada en beneficio exclusivo de las víctimas de los accidentes de circulación, lo que no puede predicarse, por las razones expuestas, de otros perjudicados distintos, como entidades aseguradoras, hospitales, talleres, etc.<sup>347</sup>.

Naturalmente, el campo de aplicación de la controversia se desenvuelve dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Por tanto, debe tratarse de un hecho de la circulación, ocasionado por un vehículo a motor, tal como analizaremos en la Parte 2ª de este trabajo. Tampoco parece razonable que se aplique la controversia cuando exista discrepancia entre dos o más entidades aseguradoras sobre cuál de ellas debe asumir un determinado siniestro o discrepancias sobre la responsabilidad en la causación del

---

<sup>347</sup> Así lo entiende, la SAP de Murcia (Sección 4ª), de 24 de mayo de 2012 (JUR 2012\232467), en la que la recurrente, Línea Directa Aseguradora, tras el pago a su asegurado por la garantía de daños propios, pretende que se le tenga por perjudicada a los efectos de la aplicación de la controversia. La sentencia indica que “pues en caso de controversia, el legitimado es el perjudicado directamente, condición esta que no ostenta la entidad aseguradora, ya que la misma satisfizo la indemnización que reclama en virtud de un seguro concertado a todo riesgo”.

accidente entre los conductores de los vehículos intervinientes o sobre la aplicación de las causas de exoneración de la responsabilidad civil, según el artículo 1 LRCSCVM.

### **7.3 Identificación de la entidad aseguradora de los vehículos implicados en un accidente**

En otra manifestación más de la protección a las víctimas de los accidentes de circulación, la Tercera Directiva considera que éstas, en ciertos casos, se ven desprotegidas cuando, implicadas en un accidente, tienen dificultades para saber cuál es la entidad aseguradora de los vehículos implicados en el mismo. Por ello, el artículo 5.1 de la Directiva dispone que los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar a la mayor brevedad el nombre de la empresa aseguradora que cubre la responsabilidad civil derivada de la utilización de cada uno de los vehículos implicados en el accidente.

Esta previsión de la Tercera Directiva, fue regulada por el artículo 2.2 de la LRCSCVM, mediante la modificación aludida por parte de la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, en virtud del cual, las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria para el ejercicio de dicho control con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. El Ministerio de Economía y Hacienda (actualmente, Ministerio de Economía y Competitividad) colaborará con el Ministerio de Justicia e Interior para el adecuado ejercicio de sus respectivas competencias en este ámbito.

No obstante, en tanto no se aprobase por el Gobierno el citado desarrollo reglamentario, la Disposición Transitoria Decimotercera de la Ley 30/1995 impuso a las entidades aseguradoras la obligación de suministrar al Ministerio de Economía información relativa a los vehículos asegurados por ellas, mediante la remisión al CCS de dicha información. De acuerdo a lo previsto en dicha Disposición, por Resolución de 8 de marzo de 1996, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, sobre suministro de información por las entidades aseguradoras de los vehículos asegurados, se detalló el contenido, la forma y los plazos correspondientes a dicha obligación.

El desarrollo reglamentario previsto en la Ley 30/1995, al que antes se ha aludido, se produjo años después mediante el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor<sup>348</sup>, que posteriormente fue derogado por el vigente Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, regulando en el Capítulo IV (artículos 23 a 28) la Identificación de la entidad aseguradora y control de la obligación de asegurarse.

Lo más significativo de la regulación actual es que el Fichero Informático de Vehículos Asegurados (FIVA), encomendado al CCS, no solo sirve para identificar a la entidad aseguradora de un vehículo que ha participado en un accidente, sino que se ha aprovechado para otorgarle otra función importante, que es el control de la obligación de aseguramiento. Este control, de acuerdo con lo previsto en el artículo 28 del vigente Reglamento del SOA, se realizará con la colaboración entre el Ministerio de Economía y Competitividad, a través del CCS, y el Ministerio del Interior, mediante la Dirección General de Tráfico, que podrán cederse, entre sí, los datos que figuren en sus ficheros automatizados que expresamente prevean esta cesión.

Esta colaboración entre los distintos organismos, que ya estaba prevista en el derogado Reglamento, aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, se materializó en la Resolución de 14 de marzo de 2001, de la Subsecretaría del Ministerio de la Presidencia, por la que se dispone la publicación de la Resolución de 27 de febrero de 2001 de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones y de la Dirección General de Tráfico, sobre la cesión de datos que figuran en los ficheros automatizados

---

<sup>348</sup> Conforme a lo establecido en los artículos 23.1, 24.1 y 2, 25, y 27.2 de este Reglamento, la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, mediante la Resolución de 27 de febrero de 2001, de la DGSFP, sobre suministro de información por las entidades aseguradoras, de los datos relativos a los vehículos asegurados por ellas, al Ministerio de Economía, aprobó el procedimiento de primera remisión de datos o carga inicial y de actualización de los datos que deben remitir las entidades aseguradoras, que figura en el anexo 1 de esta Resolución, en el que se concreta, además, el formato de los diferentes ficheros y datos que deben intercambiarse las entidades aseguradoras y el Centro de Proceso de Datos para la carga, mantenimiento y gestión del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados. Esta Resolución derogó los anexos I y II de la Resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones de 8 de marzo de 1996, sobre suministro por las entidades aseguradoras de los vehículos asegurados.

del Consorcio de Compensación de Seguros y Dirección General de Tráfico, para hacer efectivo el control de la obligación de asegurarse.

## **8. El Reglamento de la LRCSCVM, aprobado por el RD 7/2001, de 12 de enero**

El Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, al que ya nos hemos referido, aprobó el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor<sup>349</sup>, en desarrollo de la LRCSCVM, tras la modificación operada por Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995.

En este apartado, al tratarse de un desarrollo reglamentario de la LUCSCVM, vamos a exponer algunas líneas generales de este Reglamento y ciertas críticas a las que fue sometido tras su publicación.

### **8.1 Consideraciones generales**

Hemos visto que la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, modificó el Título I de la anterior LUCVM, texto refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, pasando a denominarse Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Esta modificación supuso un cambio sustancial en la regulación de la normativa del SOA, como consecuencia de su adaptación a la Tercera Directiva, que amplía el sistema obligatorio de aseguramiento.

Este Reglamento sustituye y deroga al del año 1986, aprobado, como vimos, por el RD 2641/1986, de 30 de diciembre. Ambos reglamentos coinciden en que tienen como finalidad desarrollar los cambios producidos en las Leyes que desarrollan. En el año 1986, hubo también un cambio sustancial en el Título I de la LUCVM, pues, tras la entrada de nuestro país en la CEE, se tuvieron que adaptar las dos primeras Directivas sobre el seguro de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor y el

---

<sup>349</sup> BOE número 12, de 13 de enero de 2001.



Reglamento que ahora comentamos, hace lo propio, como consecuencia de la adaptación a nuestro Ordenamiento jurídico de la Tercera Directiva.

A diferencia de lo que ocurrió en 1986, en el que el Reglamento se aprobó a los pocos meses de la reforma de la Ley, en este caso, la aprobación reglamentaria se produjo más de seis años después de la modificación del Título I, llevado a cabo por la D.A. 8ª de la Ley 30/1995. Y ello, pese a que la propia Ley sometía algunas de sus previsiones a la regulación reglamentaria, como el artículo 2.2, en el que se decía que para controlar el efectivo cumplimiento de la obligación de aseguramiento, las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del CCS, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria para el ejercicio de dicho control con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente<sup>350</sup>.

Es más, ni siquiera había habilitación al Gobierno para dictar el Reglamento. Esta habilitación al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias aparece reconocida en la Disposición Final de la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, introducida por la Disposición Final Tercera de la Ley 40/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias. Y en virtud de la habilitación referida, se dicta este Reglamento, que viene a sustituir al Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprobó el Reglamento del Seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, de suscripción obligatoria.

Por ello, desde la entrada en vigor de la LRCSCVM, tras la modificación introducida por la Ley 30/1995, hasta la aprobación de este nuevo desarrollo reglamentario, estuvo en vigor el Reglamento anterior, aprobado por el citado RD 2641/1986, de 30 de diciembre, lo que no tenía mucho sentido, dada la sustancial modificación de la Ley en

---

<sup>350</sup> Por ello, la Disposición Transitoria decimotercera de la Ley 30/1995 estableció la obligación, para las entidades aseguradoras, de llevar un registro en el que constaran, al menos, la circunstancias relativas a la matrícula del vehículo, número de la póliza y período de vigencia de la misma. También impuso a dichas entidades aseguradoras la obligación de suministrar, al Ministerio de Economía y Hacienda (hoy Ministerio de Economía), información relativa a los vehículos asegurados por ellas, mediante la remisión al Consorcio de Compensación de Seguros de dicha información. Dicha obligación se reguló por resolución de 8 de marzo de 1996, de la Dirección General de Seguros, sobre suministro de información por las entidades aseguradoras de los vehículos asegurados. No obstante, dando cumplimiento al artículo 2.2 ya citado, mediante el presente Reglamento se regula dicha obligación.

1995. Naturalmente, se aplicaba el viejo Reglamento, siempre que no se opusiera a lo regulado en la Ley tras esta modificación a la que nos referimos.

Con relación a la estructura del Reglamento, se diferencian tres títulos; el primero de ellos referido a la responsabilidad civil, el segundo en el que se desarrolla el seguro de suscripción obligatoria de responsabilidad civil en aquellos aspectos necesarios, y el tercero referente al Consorcio de Compensación de Seguros; de tal manera que el conocimiento de la normativa reguladora de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor requiere de la comprensión conjunta de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y del presente Reglamento.

En sus inicios, se plantearon determinadas dificultades interpretativas, ya que en algunos casos no existía la necesaria correspondencia entre las previsiones de la Ley y lo que el Reglamento había desarrollado, llegándose a incorporar aspectos nuevos no contemplados en la Ley. Como hemos visto, había preceptos del Reglamento en los que se entendía que no estaban amparados por la también necesaria reserva de Ley, como el artículo 10. a), que, junto a otros, fueron objeto de un recurso contencioso-administrativo, en el que se solicitaba la declaración de ilegalidad de algunos de sus preceptos, por entender que carecían de cobertura legal suficiente. No obstante, el recurso fue desestimado por la STS (Sala 3ª) de 15 de abril de 2002 (RJ 2002\4689).

Una de las cuestiones que más polémica suscitó fue la regulación reglamentaria de los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación. Cuando se aprobó la modificación de la LRCSCVM, en el año 1995, ya se puso en tela de juicio que el artículo 1 relegase a la regulación reglamentaria estos conceptos, al disponer en su apartado 4º que *“Reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación a los efectos de la presente Ley”*. Así lo indicó el informe del Consejo General del Poder Judicial, de 23 de febrero de 1994, que decía que había un abuso en las previsiones de desarrollo reglamentario, sobre todo en esta materia, que dadas sus implicaciones jurídico-privadas, se veía afectadas por el principio de reserva de Ley consagrado en el artículo 53.2 de la Constitución. Y ello, porque estos

conceptos, a los que dedicaremos la parte 2ª de este trabajo, suponen una delimitación material de la propia Ley<sup>351</sup>.

Se preguntaba, ¿Cómo puede ser que un Reglamento establezca el ámbito material de una Ley especial? o ¿Cómo puede ser que una Ley especial base todo su contenido en unos conceptos que en principio desconoce?<sup>352</sup>

Lo cierto es que pese a las críticas sostenidas sobre esta cuestión, en la actualidad, en virtud de lo establecido en el vigente Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, que deroga el que estamos analizando, se mantiene la relegación reglamentaria de estos conceptos, como veremos más detenidamente en los Capítulos siguientes.

## **9. La adaptación de la Cuarta Directiva de automóviles mediante la Ley 44/2002, de Reforma del Sistema Financiero**

Las primeras Directivas comunitarias, a las que hemos hecho alusión en los párrafos precedentes, relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor tienen por objeto, además de la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, la libre circulación de personas y mercancías. Sin embargo, tras la aprobación y adaptación de las tres primeras Directivas, todavía se constata por parte de las autoridades comunitarias, que existen diferencias entre las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, que obstaculizan la libre circulación de personas y la libre prestación de servicios en el sector asegurador.

---

<sup>351</sup> Vid. CAMACHO DE LOS RÍOS J., “Análisis del Proyecto de Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Revista Española de Seguros*, nº 98, 1999, págs. 310 y ss.

<sup>352</sup> Cfr. DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Barcelona, Atelier, 2001, pág. 24.

Hemos vistos en el epígrafe 6.2 de este Capítulo, cómo desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional, ante el incremento de los accidentes de circulación con elemento extranjero, se ha dotado de distintas normas y organismos, para facilitar a las víctimas de estos accidentes la pronta y justa resolución de los mismos.

Ha sido, pues, a través de Directivas o Reglamentos Comunitarios, Convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de las accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, independientemente de donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, cuyo objetivo es conseguir un tratamiento unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia. Contamos en la actualidad con cinco Directivas Comunitaria relativas al Seguro de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor<sup>353</sup>, destacando la Cuarta Directiva<sup>354</sup>, que reguló la situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual<sup>355</sup>.

Se puede decir que cuando un accidente de circulación tiene una dimensión transfronteriza, dos son los mecanismos de alcance internacional que se pueden activar para la resolución extrajudicial del siniestro: el previsto por el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, al que hemos hecho alusión en el epígrafe 6.2 y el sistema armonizado europeo, implantado por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, que analizamos en este epígrafe.

---

<sup>353</sup> Estas Directivas han sido derogadas y sustituidas por la Directiva codificada: Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

<sup>354</sup> Directiva 2000/26/CE, de 16 de mayo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y modifica las Directivas 73/239/CEE, de 24 julio 1973 y 88/357/CEE, de 22 junio 1988, publicada en el DOUE número 181, de 20 de julio de 2000.

<sup>355</sup> Como después tendremos ocasión de ver, las tres primeras Directivas (Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972 [Primera Directiva]; Directiva 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983 [Segunda Directiva]; Directiva 90/232/CEE, de 14 mayo 1990 [Tercera Directiva]) estaban pensando en la protección de las víctimas de accidentes ocurridos en su país de residencia, que sufrían daños ocasionados por vehículos con estacionamiento habitual en otros países.

La principal carencia que se le puede achacar al sistema regulado en el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, es que solo contempla los mecanismos de reparación de las víctimas del país visitado por el vehículo con estacionamiento habitual en otro de los países adscritos a este sistema. No olvidemos que el sistema pretendía cubrir la responsabilidad civil del vehículo fuera de sus fronteras<sup>356</sup>. En consecuencia, no otorga amparo a las denominadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en otro país y no son causantes del mismo, sino perjudicadas, porque no tienen mecanismos para reclamar los daños sufridos en su país de residencia<sup>357</sup>.

Esta laguna, fue resuelta por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles<sup>358</sup>, pero solo es aplicable a los países pertenecientes al EEE y no al resto de países firmantes del sistema Carta Verde<sup>359</sup>.

Obviamente, si tenemos un accidente en un país distinto de los contemplados en los dos sistemas a los que nos referimos, no encontramos amparo a través de estos mecanismos y deberemos reclamar en el propio país en el que hemos sufrido dicho accidente, utilizando, en todo caso, las normas de derecho internacional privado que pudieran aplicarse.

La Ley 44/2002, de 22 de noviembre, de Reforma del Sistema Financiero traspuso al Ordenamiento jurídico español, aplicable en el ámbito financiero, varias Directivas

---

<sup>356</sup> Ya hemos señalado que el objetivo de la Resolución núm. 5 (E/ECE/TRANS 145) del Subcomité de Transportes por Carretera de la Comisión Económica para Europa de la ONU (con sede en Ginebra), de enero de 1949, fue la instauración de un sistema que facilitara el tráfico entre los países europeos mediante la cobertura de la responsabilidad civil de los automóviles en el país visitado, sin necesidad de concertar un seguro con una entidad aseguradora de dicho país.

<sup>357</sup> Por ello, el Considerando 6º de la Cuarta Directiva, señala que el sistema de las oficinas de la Carta Verde no resuelve todas las dificultades que encuentra el perjudicado que tiene que hacer valer sus derechos en otro país, frente a otra parte residente en dicho país y ante una entidad aseguradora allí autorizada (legislación y lengua extrañas, prácticas desconocidas de liquidación de siniestros y, con frecuencia, una duración injustificadamente larga de la liquidación del siniestro).

<sup>358</sup> Vid. al respecto, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 122. Precisa que “la Cuarta Directiva está dirigida a mejorar la situación de las víctimas de un accidente de circulación ocurrido en un país distinto al de su residencia habitual”.

<sup>359</sup> De este modo, el art. 1.1 de la Directiva establece: “La presente Directiva tiene por objeto establecer disposiciones específicas aplicables a los perjudicados con derecho a indemnización por los perjuicios o lesiones sufridos como consecuencia de accidentes que hayan tenido lugar en un Estado miembro que no sea el de residencia del perjudicado y causados por vehículos que tengan su estacionamiento habitual y estén asegurados en un Estado miembro”.

comunitarias, entre ellas, la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil de la circulación de vehículos automóviles (Cuarta Directiva sobre el seguro de vehículos automóviles), que regula los derechos del perjudicado en accidentes de circulación ocurridos fuera de su país de residencia dentro de la Unión Europea.

Según lo dispuesto en su Exposición de Motivos, para dicha trasposición se exige la modificación de determinadas normas de rango legal:

- a) La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que regula las condiciones de acceso y ejercicio de la actividad aseguradora. Esta modificación es necesaria, ya que la introducción, exigida por la Directiva, del representante para la tramitación y liquidación de siniestros, supone una modificación de los requisitos para el acceso y ejercicio de la actividad aseguradora.
- b) La Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, Texto Refundido aprobado por Decreto 632/1968, que regula con carácter específico el seguro de responsabilidad civil de vehículos automóviles. En dicha Ley se introduce un nuevo título, el Título III, que recoge la mayor parte de la normativa necesaria para la incorporación de la Cuarta Directiva.
- c) El Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, contenido en el artículo cuarto de la Ley 21/1990, de 19 de diciembre, para adaptar el Derecho español a la Directiva 88/357/CEE sobre libertad de servicios en seguros distintos al de vida y de actualización de la legislación de seguros privados que, entre otros aspectos, regula las funciones del citado organismo.

### **9.1 Los mecanismos de protección de las víctimas de accidentes de circulación llamadas transeúntes**

La Cuarta Directiva pretendió que las víctimas transeúntes, que habían sufrido un accidente en uno de los Estados miembros distinto al suyo, pudieran reclamar en su país

de residencia con todas las garantías. Para ello, creó un Organismo de Indemnización (Ofesauto, en el caso español) y otro de Información (Consorcio de Compensación de Seguros, en España) y obligó a todas las entidades que operan en el EEE a crear en todos los Estados miembros unos representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, para que los víctimas transeúntes, cuando vuelvan a sus países de residencia, puedan reclamarles a éstos como representantes de la entidad aseguradora del vehículo que les había ocasionado los daños en el país visitado.

Sin embargo, este sistema de reclamación creado por la Cuarta Directiva, pese a ser un avance considerable y, quizá el precedente, de la situación actual, no afecta al derecho material aplicable ni tampoco a la competencia judicial<sup>360</sup>.

### **9.1.1 El Organismo de Indemnización. Ofesauto**

Como ya hemos indicado, Ofesauto, en la tramitación de siniestros con elemento extranjero, tiene dos funciones claramente diferenciadas. Por un lado, las tradicionales y que motivaron su origen, de Oficina Nacional del Seguro, reguladas en la actualidad en el artículo 21 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre (Reglamento del SOA) y, por otro, es el Organismo de Indemnización, creado por la Cuarta Directiva de Automóviles, como un mecanismo más de protección de las víctimas transeúntes, residentes de los países del EEE, cuya regulación se encuentra en el Título III de la LRCSCVM (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y en el artículo 22 del Reglamento del SOA.

Como hemos expuesto, la Cuarta Directiva de Automóviles protegió a las víctimas transeúntes, pertenecientes al EEE, para que puedan reclamar en su país de residencia<sup>361</sup>. Para ello creó una serie de mecanismos con el fin de facilitar la

---

<sup>360</sup> En el Considerando nº 13 de la Cuarta Directiva, se decía: “Con este sistema del representante para la tramitación y liquidación de siniestros en el Estado miembro del perjudicado no se cambia el derecho material que se ha de aplicar en el caso concreto, ni se ve afectada la competencia judicial”.

<sup>361</sup> Así lo postula el Considerando 11 de la Cuarta Directiva: “Una solución satisfactoria podría ser que cualquier perjudicado que haya sufrido perjuicios o lesiones por un accidente de circulación, que pertenezcan al ámbito de aplicación de la presente Directiva, ocurrido fuera de su Estado miembro de origen pueda presentar una reclamación en su propio Estado miembro ante un representante para la tramitación y liquidación de siniestros, allí designado por la entidad aseguradora de la parte responsable”.

reclamación del perjudicado, que ha tenido un accidente en otro Estado miembro, en su propio país de residencia.

Uno de estos mecanismos, asignado por el art. 26 LRCSCVM a Ofesauto, es la creación de un Organismo de Indemnización ante el que los perjudicados con residencia en España podrán presentar reclamación de indemnización en determinados casos.

Estos supuestos, en los que el perjudicado puede presentar reclamación ante Ofesauto, en su condición de Organismo de Indemnización español, de acuerdo con el art. 27 LRCSCVM, son los siguientes: i) Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o ii) Si la entidad aseguradora no hubiera designado representante para la tramitación y liquidación de siniestros en España, salvo que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación.

Por su parte, el art. 22.2 del Reglamento del SOA, matiza, que en la reclamación que ante Ofesauto presente el perjudicado deberá constar que la entidad aseguradora del vehículo causante no ha designado un representante en España para la tramitación y liquidación de siniestros o, en otro caso, la fecha en que dicho perjudicado se dirigió formalmente a la aseguradora del vehículo del responsable o al representante para la tramitación y liquidación de siniestros por ésta designado en España y, en caso de haber recibido alguna notificación de éstos, se informará sobre su contenido. Igualmente, el perjudicado informará, en caso de haber efectuado reclamación ante cualquier otro organismo o entidad por el mismo concepto, sobre el contenido de la reclamación y, en su caso, sobre las respuestas recibidas en relación a ésta.

En estos casos, Ofesauto, en su condición de Organismo de Indemnización, dará respuesta a la reclamación de daños y perjuicios en un plazo de dos meses, a contar



desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Por otro lado, Ofesauto informará inmediatamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado en España, al Organismo de Indemnización del Estado en que esté ubicado el establecimiento de la entidad aseguradora que emitió la póliza y, de conocerse su identidad, a la persona causante del accidente, que ha recibido una reclamación del perjudicado y que dará respuesta a dicha reclamación en un plazo de dos meses a contar desde la fecha de su presentación.

### **9.1.2 El Organismo de Información. Consorcio de Compensación de Seguros**

Otro de los mecanismos de protección de las víctimas transeúntes residentes en los países del EEE, diseñado por la Cuarta Directiva de Automóviles, es la creación de un Organismo de Información, para que las mismas conozcan la entidad aseguradora del vehículo causante del siniestro, así como el representante de dicha entidad aseguradora en el país de residencia de la víctima para la tramitación y liquidación del siniestro en su país.

Pues bien, esta función fue asignada al CCS por el art. 24 LRCSCVM, al disponer que el CCS actuará como Organismo de Información, en los supuestos previstos en el artículo 20.1, para suministrar al perjudicado la información necesaria para que pueda reclamar a la entidad aseguradora o a su representante para la tramitación y liquidación de siniestros.

El CCS debe informar sobre las matrículas españolas y extranjeras. En el primer caso, lo habitual es que ocurrido un siniestro por un vehículo con placa española en un país del EEE, el Organismo de Información extranjero recibe en su propio país una petición de consulta sobre el aseguramiento del vehículo español presuntamente causante del siniestro. Posteriormente el Organismo en cuestión remite la consulta vía correo

electrónico al CCS, quien debe de responder seguidamente a dicha consulta, que se remitirá por dicho medio al Organismo solicitante, que a su vez dará traslado de la misma al perjudicado.

La información que el CCS debe dar es la siguiente: número de la póliza de seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria que cubra al vehículo, con estacionamiento habitual en España, con indicación de la fecha de inicio y fin de vigencia de la cobertura; entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil en la circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria, así como nombre y dirección del representante para la tramitación y liquidación de siniestros designado por la entidad extranjera.

En el segundo supuesto, ocurrido un siniestro en España, ocasionado por un vehículo con placa extranjera, el CCS recibe de los perjudicados, sus aseguradoras o Juzgados peticiones de información de aseguramiento y representación en España para la liquidación y tramitación del siniestro. Tales consultas son remitidas al Organismo de Información extranjero por correo electrónico y una vez que éste da una respuesta, se da traslado de la misma al solicitante.

### **9.1.3 Los Representantes para la tramitación y liquidación de siniestro (RTLS)**

Junto a los Organismos de Indemnización y de Información, la Cuarta Directiva contempla un tercer sistema para proteger a las víctimas que tienen un accidente en uno de los Estados miembros, distinto del de su residencia habitual. Para ello, prevé en su artículo 4 la creación de RTLS, de modo que todas las entidades aseguradoras que operen en el ramo de automóviles, deben designar en todos los Estados miembros, salvo en aquél en el que hayan obtenido la autorización administrativa<sup>362</sup>, un representante para la tramitación y liquidación de siniestros, que estará encargado de tramitar y liquidar las reclamaciones originadas por accidentes en los casos de aplicación de esta

---

<sup>362</sup> No necesitan nombrar RTLS en los Estados en los que la entidad aseguradora haya obtenido la autorización administrativa para operar en dicho ramo, por la sencilla razón de que en tal caso dispondrá de una sucursal o un establecimiento permanente.

Directiva, debiendo residir o estar establecido en el Estado miembro para el que haya sido designado.

En definitiva, lo que se pretende es que cualquier residente de un Estado miembro, que haya sido víctima de un accidente producido en otro Estado, cuando regrese a su Estado de residencia, pueda reclamar directamente al RTLS de la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente, que pertenece al Estado en el que ha ocurrido dicho accidente.

Los siguientes apartados del artículo 4 de la Directiva se limitan a establecer disposiciones sobre la regulación de estos RTLS. Así, se ordena que la entidad aseguradora podrá elegir libremente a su RTLS, sin que los Estados miembros pueden limitar tal libertad de elección o que el RTLS podrá actuar por cuenta de una o varias entidades aseguradoras, como de hecho ocurre en la práctica.

El apartado quinto del artículo 4, señala que los RTLS dispondrán de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado en los casos objeto de la Directiva y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización. Deberán ser capaces de examinar el caso en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro de residencia del perjudicado.

Sobre esta cuestión, uno de los problemas que se plantean en la práctica es el procedimiento de notificación de la demanda a la entidad aseguradora, en un país distinto al del actor<sup>363</sup>. Evidentemente, se puede notificar en su domicilio o bien utilizar los cauces establecidos en el Reglamento (CE) 1393/2007, de 13 de noviembre, sobre notificación y traslado de documentos judiciales o extrajudiciales.

Sin embargo, en el ámbito automovilístico, lo habitual es hacerlo a los RTLS, por cuanto que han sido nombrados precisamente para representar a la entidad aseguradora en cualquier país del EEE.

---

<sup>363</sup> Con la transposición de la Quinta Directiva de Automóviles, se ha generalizado la posibilidad del ejercicio de la acción directa contra la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente. Por tanto, se puede demandar a ésta desde el país de residencia de la víctima.

Se plantea, en estos casos, si estos RTLS tienen competencias solo para la tramitación extrajudicial de los siniestros, como así parece deducirse de la regulación de los mismos establecida en la Cuarta Directiva, o, por el contrario, si tienen otras competencias que se puedan deducir de esta “representación”, como a la que nos estamos refiriendo.

Pues bien, sobre este asunto, se ha planteado recientemente una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, Asunto C-306/12, Spedition Welter GmbH contra Avanssur SA, petición de decisión prejudicial planteada por el Landgericht Saarbrücken (Alemania).

El Landgericht Saarbrücken ha planteado al Tribunal de Justicia varias dudas sobre la interpretación y la invocabilidad del artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE<sup>364</sup>, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de garantizar dicha responsabilidad. Más concretamente, el órgano remitente pregunta, en lo que ahora nos interesa, si dicha disposición habilita a un órgano jurisdiccional del orden civil a notificar legalmente una demanda al “representante para la tramitación y liquidación de siniestros” cuando éste carece de un poder expreso del demandado.

En el caso alemán, la Directiva 2009/103, ha sido objeto de transposición a través de la Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG). En concreto, el artículo 21, apartado 5, de la Directiva encuentra su norma de transposición en el artículo 7b, apartado 2, de la VAG, del siguiente tenor: *“El representante para la tramitación y liquidación de siniestros residirá o se establecerá en el Estado donde sea designado. Podrá actuar por cuenta de una o de varias entidades aseguradoras. Dispondrá de poderes suficientes para representar a la entidad aseguradora ante el perjudicado y para satisfacer íntegramente sus reclamaciones de indemnización. Deberá reunir las condiciones necesarias para tratar el asunto en la lengua o lenguas oficiales del Estado donde sea designado”*.

---

<sup>364</sup> Recordemos que esta Directiva ha codificado las cinco anteriores, entre las que se encuentra la que estamos estudiando. Por ello, al tratarse de una sentencia posterior a la Directiva 2009/103/CE, se alude a ésta última, si bien, las referencias provienen de la Cuarta Directiva.

Por otro lado, el régimen de notificaciones en el procedimiento civil alemán aparece recogido en los artículos 166 y siguientes de la Zivilprozessordnung. Su artículo 171, referido a la notificación mediante representante, dice lo siguiente: *“La notificación podrá dirigirse, con los mismos efectos jurídicos, a un representante preceptivamente designado o al representado. El representante aportará por escrito la prueba del mandato”*.

El Abogado General, Pedro Cruz Villalón, en sus conclusiones presentadas el 30 de mayo de 2013, consideraba que, “vistos los antecedentes históricos y el contexto sistemático del texto, al referirse a los poderes suficientes del representante para la tramitación y liquidación de siniestros, debe interpretarse en el sentido de que incluye una representación pasiva para notificaciones de actos judiciales, como es el caso de la notificación de un escrito de demanda presentado por el perjudicado en el ejercicio de una acción civil ante el tribunal internacionalmente competente para conocer del litigio”.

En el mismo sentido, se pronunció el TJUE, en Sentencia de 10 de octubre de 2013 (TJCE 2013\344), disponiendo que el artículo 21, apartado 5, de la Directiva 2009/103/CE, debe interpretarse en el sentido de que los poderes suficientes con que debe contar el RTLS incluyen el apoderamiento para que éste reciba válidamente la notificación de los documentos judiciales necesarios para entablar una acción de indemnización de un siniestro ante el órgano jurisdiccional competente.

Esta posibilidad de que las víctimas puedan notificar la demanda al RTLS de la entidad aseguradora extranjera, supone un beneficio considerable para las mismas, porque agiliza la tramitación de estos procedimientos y pone en peor situación a las demandadas, al empezar a contar los plazos procesales desde que se notifica al RTLS la demanda.

Volviendo al caso español, como queda dicho, la adaptación de la Cuarta Directiva se hizo mediante la creación de un tercer título en nuestra LRCSCVM, denominado: “De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado, en

relación con el aseguramiento obligatorio”, regulándose los RTLS en los artículos 21 al 23 del Capítulo II.

El artículo 21 de la LRCSCVM, recoge, en los mismos términos del artículo 4 de la Directiva, la elección, poderes y funciones del RTLS designado por las entidades aseguradoras autorizadas en España en cada uno de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo. El artículo 22 establece el procedimiento de reclamación de los perjudicados no residentes en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en nuestro país o los RTLS por éstas designados en el resto de los países del EEE y el artículo 23, el procedimiento de reclamación del perjudicado con residencia en España ante las entidades aseguradoras autorizadas en otro Estado miembro del EEE o ante los RTLS por éstas designados en España.

#### **9.1.4 Caso práctico en el que se analizan los tres mecanismos**

Poniendo un ejemplo, podemos ver, en líneas generales, como se engarzan los tres mecanismos creados por la Cuarta Directiva, a los que acabamos de referirnos, para que las víctimas transeúntes puedan reclamar en su país de residencia, a la entidad aseguradora que garantiza la responsabilidad civil en la circulación de vehículos, del causante del daño, en un país distinto del EEE.

Pensemos en un ciudadano español que tiene un accidente en Francia, del cual es víctima<sup>365</sup>. Una vez que regresa a España, disponiendo de la matrícula de vehículo que le ha ocasionado los daños, puede consultar al Organismo de Información (CCS) para que le facilite la entidad aseguradora y el RTLS de dicha entidad en nuestro país. Con estos datos, la víctima transeúnte española, se puede dirigir a la entidad aseguradora o al RTLS de dicha entidad. La aseguradora o su representante contestarán a la reclamación en un plazo de tres meses desde su presentación, debiendo presentar una oferta motivada si se ha determinado la responsabilidad y cuantificado el daño. En caso contrario, o si la reclamación hubiera sido rechazada, dará respuesta motivada a lo planteado en la reclamación.

---

<sup>365</sup> Si el residente español, en vez de víctima, fuera responsable del accidente, no sería un supuesto de Cuarta Directiva, porque, en este caso, la víctima, ciudadano francés, no sería una víctima transeúnte.

Si en el plazo de tres meses, a partir de la fecha en que el perjudicado haya presentado su reclamación de indemnización a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente o a su RTLS, ninguno de los dos ha formulado respuesta motivada a lo planteado en la reclamación; o si la entidad aseguradora no hubiera designado RTLS en España, salvo que el perjudicado haya presentado una reclamación de indemnización directamente a la entidad aseguradora del vehículo causante del accidente y haya recibido de ésta una respuesta motivada en los tres meses siguientes a la presentación de la reclamación, el perjudicado se podrá dirigir al Organismo de Indemnización (Ofesauto), quien, como hemos visto, dará respuesta a la reclamación de indemnización en un plazo de dos meses, a contar desde la fecha en que le sea presentada por el perjudicado residente en España, sin que pueda condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado residente en España de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Como hemos advertido, en este caso, tal como dispone el artículo 22.4 de la LRCSCVM, la acción del RTLS no será suficiente para modificar el derecho material que se haya de aplicar en el caso concreto, ni para atribuir la competencia a los órganos jurisdiccionales del Estado miembro de residencia del perjudicado, salvo lo previsto en las normas de Derecho Internacional Público y Privado sobre la Ley aplicable a los accidentes de circulación y sobre la atribución de competencias jurisdiccionales.

Por tanto, en lo que se refiere a la Ley aplicable, siguen siendo de plena aplicación las normas de los Estados miembros y, en su caso, el Convenio de La Haya, de 4 mayo 1971<sup>366</sup>, ratificado por España mediante instrumento de 4 septiembre 1987, en cuyo párrafo 1º se establece su ámbito de aplicación en los siguientes términos: *“El presente Convenio determina la ley aplicable a la responsabilidad civil extracontractual*

---

<sup>366</sup> Los Estados parte en Convenio de La Haya de 4 mayo 1971 son los siguientes: Austria: 3 de junio de 1975, Bélgica: 3 de junio de 1975, Bielorrusia: 7 de abril de 2001, Bosnia-Herzegovina: 16 de diciembre de 1975, Croacia: 16 de diciembre de 1975, Eslovaquia: 11 de julio de 1976, Eslovenia: 16 de diciembre de 1975, España: 21 de noviembre de 1987, Francia: 3 de junio de 1975, Letonia: 11 de febrero de 2001, Lituania: 15 de febrero de 2003, Luxemburgo: 13 de diciembre de 1980, Marruecos: 25 de junio de 2010, Montenegro: 16 de diciembre de 1975, Países Bajos: 30 de diciembre de 1978, Polonia: 8 de septiembre de 2003, República Checa: 11 de julio de 1976, Antigua República Yugoslava de Macedonia: 16 de diciembre de 1975, Serbia: 16 de diciembre de 1975 y Suiza: 2 de enero de 1987.

*resultante de los accidentes de circulación por carretera, sea cual fuere la clase de jurisdicción encargada de conocer del asunto”.*

Por otro lado, también debemos hacer referencia al Reglamento (CE) 864/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de julio de 2007, relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales, más conocido como “Roma II”, que afecta a todos los Estados de la UE con la única excepción de Dinamarca. Se trata de una norma que se refiere a la mayoría de las obligaciones extracontractuales, pero que para el supuesto concreto de las derivadas de accidentes de circulación transfronterizos, no contiene una normativa conflictual especial dedicada a la determinación de su ley rectora.

Hay que advertir que el Reglamento “Roma II” da preferencia a las normas convencionales que estén en vigor en el momento de la adopción de la norma europea<sup>367</sup>. En este sentido, de los 28 países que forman la UE, hay trece<sup>368</sup>, entre los que se encuentra España, que se rigen por el Convenio de La Haya.

En cuanto a la competencia judicial, hemos visto que el sistema de reclamación creado por la Cuarta Directiva no afecta al derecho material aplicable ni, en lo que ahora nos interesa, a la competencia judicial.

En cualquier caso, el art. 3 de la Cuarta Directiva establece que los Estados miembros velarán porque los perjudicados, cuyo perjuicio resulte de un accidente de los contemplados en esta Directiva, tengan derecho a interponer una acción directa contra la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil del tercero responsable.

Con este precedente, en el que se insta a los Estados al reconocimiento de la acción directa contra la entidad responsable, la Quinta Directiva de automóviles<sup>369</sup>, en su

---

<sup>367</sup> Vid. art. 28 del Reglamento “Roma II”, que dispone: “El presente Reglamento no afectará a la aplicación de los Convenios internacionales en que sean parte uno o más Estados miembros en el momento de la adopción del presente Reglamento y que regulen los conflictos de leyes en materia de obligaciones extracontractuales”.

<sup>368</sup> Austria, Bélgica, República Checa, Francia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Eslovaquia, Eslovenia, Croacia y España. Como se ve, hay ausencias significativas, como Alemania, Gran Bretaña, Italia, etc.

<sup>369</sup> Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo y la Directiva



considerando 24, señala: “De conformidad con el artículo 11, apartado 2, en relación con el artículo 9, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, la persona perjudicada puede entablar acción directa contra el asegurador en el Estado miembro en que esté domiciliada”

El Reglamento (CE) n° 44/2001 del Consejo, de 22 de diciembre de 2000, relativo a la competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, conocido como “Bruselas I”, ha sido derogado por el Reglamento (UE) 1215/2012, de 12 de diciembre, sobre Competencia judicial, el reconocimiento y la ejecución de resoluciones judiciales en materia civil y mercantil, que ha entrado en vigor el 10 de enero de 2015<sup>370</sup>.

## **10. La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de adaptación de la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados**

La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de Modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados<sup>371</sup>, sigue con el proceso de armonización de la legislación comunitaria, mediante la incorporación a nuestro Ordenamiento jurídico de las nuevas directivas comunitarias aprobadas en el ámbito del sector de seguros: la Directiva 2001/17/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa al saneamiento y a la liquidación de las compañías de seguros; la Directiva 2002/13/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de marzo de 2002, por la que se modifica la Directiva 73/239/CEE del Consejo en lo que respecta

---

2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles.

<sup>370</sup> Así lo dispone su artículo 66: “1. Las disposiciones del presente Reglamento solamente serán aplicables a las acciones judiciales ejercitadas a partir del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales a partir de esa fecha, y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas a partir de dicha fecha.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 80, el Reglamento (CE) n° 44/2001 continuará aplicándose a las resoluciones dictadas a raíz de acciones judiciales ejercitadas antes del 10 de enero de 2015, a los documentos públicos formalizados o registrados oficialmente como tales antes de dicha fecha y a las transacciones judiciales aprobadas o celebradas antes de dicha fecha, que se hallen incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento”.

<sup>371</sup> BOE número 265, de 5 de noviembre de 2003.

a los requisitos del margen de solvencia de las empresas de seguros distintos del seguro de vida, y finalmente, la Directiva 2002/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, sobre el seguro de vida.

Como vemos, las Directivas que adapta la Ley 34/2003, tienen que ver, fundamentalmente, con cuestiones de ordenación y supervisión de las entidades aseguradoras, pero se aprovecha esta Ley, en una técnica que podríamos considerar criticable, para realizar tres modificaciones de la LRCSCVM. La primera afecta a su artículo 3, en relación con la necesidad de hacer más ágiles determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurarse. La segunda, a su artículo 8, a fin de otorgar garantía indemnizatoria al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que circulando sin seguro causa accidente<sup>372</sup>, y la tercera, la más importante, que será objeto de análisis en el siguiente epígrafe, tiene por objeto la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, que figura como anexo a la Ley, bajo el pretexto de que la experiencia acumulada desde la aprobación del baremo aconsejaba una modificación de dicha tabla.

La Disposición Final Primera incorpora una delegación legislativa en el Gobierno para la aprobación de los Textos Refundidos de la LRCSCVM y del Estatuto Legal del Consorcio de Compensación de Seguros, y la ampliación del plazo para la elaboración del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados previsto en la Disposición Final Cuarta de la Ley 44/2002, de 20 de noviembre, de Medidas de Reforma del Sistema Financiero.

---

<sup>372</sup> La Ley 34/2003, añadió un nuevo caso a la intervención del CCS por daños causados por un vehículo no asegurado que se recogen en ese art. 11.1.b) de la LRCSCVM: “los ocasionados dentro del territorio español a personas con residencia habitual en España o a bienes propiedad de las mismas situados en España con un vehículo con estacionamiento habitual en un tercer país no firmante del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados”. Por tanto, con la finalidad de proteger a los residentes españoles, en los supuestos de vehículos sin seguro de otros países no firmantes del Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados, el CCS debe hacerse cargo de los daños causados. Se trata de vehículos de los Estados del sistema “Carta Verde”, exclusivamente, y otros Estados distintos.

## **10.1 La modificación de la Tabla VI del sistema de valoración de daños personales causados en accidentes de circulación**

La Ley 34/2003, que adapta tres Directivas comunitarias a nuestro Ordenamiento jurídico, aprovecha para hacer una reforma sustancial de la Tabla VI del sistema de valoración de daños personales causados en accidentes de circulación, regulado en el Anexo de la LRCSCVM, que fue incorporado por la D.A. 8ª de la Ley 30/1995, tal como hemos indicado en el epígrafe 5 de este Capítulo.

La primera modificación del baremo fue llevada a cabo por la D.A. 15ª de la Ley de Acompañamiento a los Presupuestos para 1999, Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas, y del Orden Social<sup>373</sup>, que elevó sustancialmente las indemnizaciones básicas recogidas en la Tabla V.A, para la incapacidad temporal. Fue una reforma parcial, pero de gran incidencia, porque no solo elevó las cantidades básicas, sino que eliminó el límite máximo que hasta la fecha había de 18 meses para el cobro de estas indemnizaciones y distinguió entre días improductivos y días no improductivos<sup>374</sup>. Por ello, consideramos que fue una reforma muy favorable para las víctimas de los accidentes de circulación<sup>375</sup>.

La Ley 34/2003, aprovechando la adaptación a nuestro Ordenamiento jurídico de tres directivas comunitarias aprobadas en el sector del Derecho de seguros, introduce la segunda reforma importante en el baremo, modificando la Tabla VI del Anexo de la LRCSCVM, relativa a la valoración de la secuelas; siendo, además, una materia que no es propiamente de seguros, sino de responsabilidad civil.

---

<sup>373</sup> BOE número 313, de 31 de diciembre de 1998.

<sup>374</sup> La redacción dada por la citada D.A. 15ª fue la siguiente: Se modifica la letra A) de la tabla V de la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, que queda redactada de la siguiente forma: A) Indemnización básica (incluidos daños morales) por días de baja (Durante la estancia hospitalaria: 8.000 ptas.; día improductivo: 6500 ptas.; día no improductivo: 3500 ptas.).

<sup>375</sup> Las indemnizaciones básicas contempladas en la Ley 30/1995 por incapacidad temporal fueron muy escasas, para lo que se estaba otorgando en esa época por parte de los Tribunales, que podía oscilar entre 6000 y 10000 ptas.; además, solo se contemplaban dos conceptos indemnizatorios: día de baja con estancia hospitalaria (7000 ptas.) y sin estancia hospitalaria (3000 ptas.). Por lo tanto, esta reforma, más que beneficiar a las víctimas, lo que hizo fue compensar la merma que habían sufrido las indemnizaciones por este concepto.

Esta reforma fue muy criticada, no solo porque rebajó considerablemente las indemnizaciones resultantes, como consecuencia de la modificación de la Tabla VI del baremo, sino porque no estaba justificada<sup>376</sup>. La Exposición de Motivos de la Ley 34/2003, se limitó a decir que la experiencia acumulada aconsejaba esta modificación, sin más argumentaciones. Pero lo cierto es que era una de los aspectos del sistema de valoración de daños personales menos polémico y que no necesita reforma alguna<sup>377</sup>.

La modificación de la Tabla VI la podemos resumir en tres aspectos:

a) Reglas de carácter general

Se introducción tres reglas de carácter general de los capítulos ordinarios, para que sirvan de guía a la hora de interpretar y aplicar la tabla VI.

La primera regla establecía que la puntuación otorgada a cada secuela, según criterio clínico y dentro del margen permitido, tendrá en cuenta su intensidad y gravedad desde el punto de vista físico o biológico-funcional, sin tomar en consideración la edad, sexo o profesión. Lo que se pretende es que las secuelas se valoren de forma objetiva, teniendo en cuenta su dimensión psicofísica.

La segunda regla, pretende evitar el solapamiento de secuelas, al establecer que una secuela debe ser valorada una sola vez, aunque su sintomatología se encuentre descrita en varios apartados de la tabla, sin perjuicio de lo establecido respecto del perjuicio estético. No se valorarán las secuelas que estén incluidas y/o se deriven de otra, aunque estén descritas de forma independiente.

---

<sup>376</sup> Vid. MEDINA CRESPO M., “El tratamiento resarcitorio de las lesiones permanentes a la luz de la nueva tabla VI del sistema valorativo”, *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 2, año 40, febrero de 2004, pág. 25. A su juicio, “esta tabla (la VI) junto con la III, pese a sus defectos –algunos ostensible por acción o por omisión- ha constituido la parte del sistema que en la práctica judicial ha suscitado los problemas menos importantes”.

<sup>377</sup> Cfr. DE PAÚL VELASCO J.M., “El “baremo” diez años después doctrina constitucional”..., op. cit., pág. 11. Considera que “la tabla destinada a la enumeración y valoración de las secuelas ha constituido la parte del sistema que menos problemas ha suscitado en la práctica judicial y cuya reforma era menos urgente, pues sus defectos más evidentes, con la sola excepción de la valoración del perjuicio estético, podían subsanarse con relativa facilidad mediante la simple aplicación por los operadores jurídicos de un sano sentido común, orientado técnicamente por un informe pericial bien elaborado sobre máximas de experiencia científica”.

La tercera regla soluciona el problema de las llamadas secuelas temporales, precisando que son aquellas que están llamadas a curarse a corto o medio plazo, no teniendo la consideración de lesión permanente, pero se han de valorar de acuerdo con las reglas del apartado a) de la tabla V, computando, en su caso, su efecto impeditivo o no y con base en el cálculo razonable de su duración, después de haberse alcanzado la estabilización lesional.

Estas tres reglas, desde un punto de vista técnico, pretenden aclarar cómo deben valorarse e interpretarse las distintas secuelas que componen la tabla VI, pero no constituyen una aportación estrictamente novedosa<sup>378</sup>.

#### b) Reducción del número de secuelas

Se reducen considerablemente el número de secuelas recogidas en la Tabla VI del Anexo de la LRCSCVM, que pasan de 621 a 479, así como la valoración de las mismas, cuestión que fue después muy criticada, porque, en líneas generales, se redujeron los puntos asignados a las mismas. Así, de las 479 secuelas que prevé la nueva tabla, 142 obtienen una puntuación menor, mientras que en sólo 37 de ellas la variación es al alza<sup>379</sup>.

#### c) Se modifica el capítulo dedicado al perjuicio estético

El capítulo dedicado al perjuicio estético es el que fue objeto de una mayor modificación, viéndose reducido de forma sustancial. No obstante, debemos destacar que a partir de esta reforma se valora de forma independiente del perjuicio correspondiente a las secuelas anatómico-funcionales, cuestión que pensamos que es coherente, porque se evita la situación anómala que se producía anteriormente, al sumar

---

<sup>378</sup> Cfr. por todos, MEDINA CRESPO M., “El tratamiento resarcitorio de las lesiones permanentes a la luz de la nueva tabla VI del sistema valorativo...”, op. cit. pág. 24. Refiriéndose a estas tres reglas, estima que “la conclusión es enteramente positiva, desde un punto de vista estrictamente técnico, bajo la perspectiva de la cultura de la valoración del daño corporal. Pero adviértase que las nuevas reglas son clarificadoras, de modo que, en rigor, carecen de significación innovativa”.

<sup>379</sup> Vid. LUNA YERGA A./ RAMOS GÓNZALEZ S., “Accidentes de circulación más baratos para el causante y más caros para la víctima. Modificación de los baremos por la Ley 34/2003”, *Indret*, nº 1, 2004, pág. 3.

los puntos de perjuicio estético a los obtenidos por las secuelas anatómico-funcionales, dado el carácter progresivo de la tabla III, al aumentar el valor del punto gradualmente. De este modo, un perjuicio estético -por ejemplo, una cicatriz-, valía en función de si las secuelas funcionales tenían mayor o menor puntuación. Si éstas eran muy graves, la cicatriz, en base a esta progresividad de la tabla III, valía mucho más que en el otro caso.

Para evitar las diferentes interpretaciones que estaba dando la jurisprudencia, la regla primera de este capítulo define lo que debe entenderse por perjuicio estético, precisando que consiste en cualquier modificación peyorativa que afecta a la imagen de la persona; constituye una dimensión diversa del perjuicio fisiológico que le sirve de sustrato; refiere tanto a su expresión estática como dinámica. Lo más relevante de esta definición es que no solo se le reconoce al perjuicio estético una dimensión estática, sino también dinámica. Así el que está cojo, aunque no tenga ninguna cicatriz, además de las secuelas funcionales, también tiene un perjuicio estético dinámico por la cojera que tiene.

También presentó interés la cuarta regla, en la que se indica que la puntuación adjudicada al perjuicio estético es la expresión de un porcentaje de menoscabo permanente del patrimonio estético de la persona. 50 puntos corresponden a un porcentaje del 100 por 100. Viene esta regla a consagrar la separación del perjuicio función del estético, afectando el primero al patrimonio biológico de la persona y el segundo, al estético. Éste se limita a 50 puntos, que equivaldrían al cien por cien del perjuicio estético.

Muy polémica ha sido la sexta regla, que consagra que el perjuicio estético es el existente en el momento de la producción de la sanidad del lesionado (estabilización lesional), y es compatible su resarcimiento con el coste de las intervenciones de cirugía plástica para su corrección, constituyendo la imposibilidad de corrección un factor que intensifica la importancia del perjuicio. Esta regla trató de poner orden a ciertas prácticas que no valoraban el perjuicio estético por las posibilidades que había de su corrección, mediante cirugía<sup>380</sup>.

---

<sup>380</sup> Vid. MEDINA CRESPO M., “El tratamiento resarcitorio de las lesiones permanentes a la luz de la nueva tabla VI del sistema valorativo...”, op. cit. pág. 27. A juicio del autor, “estamos ante una regla que

## **11. El RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor**

Todas las modificaciones, primero de la LUCVM y, desde el año 1995, de la renombrada LRCSCVM, a las que nos estamos refiriendo en este trabajo, junto con otras introducidas por algunas leyes<sup>381</sup>, hacían necesario poner un poco de orden en esta materia. Por ello, tal como hemos dicho, la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, autorizaba al Gobierno para que en el plazo de un año a partir de su entrada en vigor aprobase un nuevo Texto Refundido de la LRCSCVM, que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, incluyendo las modificaciones introducidas por las leyes posteriores a la 30/1995, adecuando las referencias del articulado a las normas vigentes en la actualidad y extendiendo la autorización al Ejecutivo a “regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que hayan de ser refundidos”. Esta delegación legislativa dio lugar al Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que entró en vigor el 6 de noviembre, día siguiente a su publicación.

El texto refundido, aprobado por el RDL 8/2004, DE 29 de octubre, como es natural, mantuvo sin apenas alteración alguna el texto aprobado por la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, tal como hemos analizado en los apartados precedentes. No obstante, el párrafo tercero, en vez de referirse al artículo 19 del Código Penal, lo hace al artículo

---

se presta a ser criticada, pues la reacción elemental que surge de su lectura es que consagra una duplicación indemnizatoria, al entender que carece de sentido que se fije una cantidad concreta para resarcir un perjuicio que desaparece en virtud de una operación de cirugía reparadora, cuyo costo es objeto de resarcimiento. Pero adviértase que la clave justicial de la regla radica en computar la importante circunstancia de que el perjuicio estético que sufre el lesionado desde el momento en que resulta lesionado no es considerado en la fijación del resarcimiento por la lesión temporal padecida y, a su vez, estabilizada la lesión y habiéndole restado el perjuicio estético, necesariamente transcurre un período que suele ser de uno o dos años durante el cual se padece ese perjuicio, de tal manera que si el mismo, por el hecho de desaparecer con la intervención quirúrgica, no se compensara, dejaría de resarcirse el producido durante el período de la lesión temporal y el período transcurrido desde el alta del lesionado hasta el momento en que la operación quirúrgica surte sus efectos”.

<sup>381</sup> Como, por ejemplo, La Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, que declaró derogados sus artículos 17 y 18 y modificó su Disposición Adicional; La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 1.4, a fin de precisar que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a Motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes; y la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 3, relativo a las consecuencias del incumplimiento de la obligación de asegurarse.

109 y ss., puesto que se aprobó un nuevo Código Penal a los pocos días de la publicación de la Ley 30/1995. En el mismo sentido, el párrafo quinto, en vez de referirse al artículo 22 del CP lo hace al 120.5 del mismo texto legal.

Por lo tanto, el contenido del nuevo Texto Refundido, al no sufrir variación alguna con su aprobación, ya está explicado en los epígrafes precedentes y no es necesario hacerlo de nuevo.

Sin embargo, como consecuencia de la adaptación a nuestro Ordenamiento jurídico de la Quinta Directiva de Automóviles, fue modificado sustancialmente por la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre<sup>382</sup>. Esta modificación será analizada en el apartado siguiente.

## **12. La adaptación de la Quinta Directiva de Automóviles a través de la Ley 21/2007, de 12 de julio, que modifica la LRCSCVM**

La Ley 21/2007, de 11 de julio, introdujo la última modificación sustancial de la LRCSCVM<sup>383</sup>. Mediante esta Ley se modifica el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, a fin de incorporar al Derecho interno la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las Directivas 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE y 90/232/CEE del Consejo, y la Directiva 2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de

---

<sup>382</sup> BOE número 166, de 12 de julio de 2007.

<sup>383</sup> Realmente, la última modificación de la LRCSCVM se produjo por La Disposición Final Quinta de la Ley 21/2011, de dinero electrónico, de 26 de julio, que dio una nueva redacción al apartado c) del art. 11 LRCSCVM. Esta modificación, sin demasiada trascendencia, la analizaremos en el epígrafe 14 de este Capítulo.



vehículos automóviles (Quinta Directiva del seguro de automóviles). Asimismo, según su Exposición de Motivos, se efectúan otras modificaciones al objeto de avanzar en la regulación del seguro obligatorio de vehículos a motor, uno de los de mayor trascendencia del mercado español de seguros tanto en su vertiente social de protección a las víctimas de accidentes de circulación y a los asegurados, como en su dimensión económica, en continua expansión.

Esta Ley fue la que introdujo, por mandato de la Directiva que transponía, como principal novedad, la obligación de presentación por las entidades aseguradoras de una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, de una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación. La falta de oferta motivada constituirá infracción administrativa conforme a la normativa reguladora de la ordenación y supervisión de los seguros privados, e implicará el devengo de intereses de demora.

Sin embargo, la ley 21/2007, recoge otras modificaciones previstas en la Quinta Directiva que, junto a la oferta y respuesta motivadas, que es la de mayor trascendencia, serán analizadas en los siguiente epígrafes.

## **12.1 La oferta y respuesta motivadas**

### **12.1.1. Consideraciones generales**

Fue la Directiva 2000/26/CEE, de 16 de mayo (Cuarta Directiva), la que introdujo el régimen de oferta y respuesta motivadas, en un primer momento, solo para los supuestos contemplados en la misma (víctimas transeúntes), generalizándose posteriormente para todas las víctimas de los accidentes de circulación, a través de la Quinta Directiva de Automóviles. En ambos casos, lo que se pretende es proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, instaurando unos mecanismos para que las entidades aseguradoras atiendan rápidamente a los lesionados, mostrando en todo

momento una conducta diligente respecto a la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización<sup>384</sup>.

El objetivo de este procedimiento es fomentar e incrementar los acuerdos extrajudiciales entre entidades aseguradoras y las víctimas de los accidentes de circulación. Por tanto, consideramos que el sistema está pensado para la fase extrajudicial de la tramitación del siniestro<sup>385</sup>, sin perjuicio de que, en ocasiones, pueda también plantearse en la vía judicial, exigiendo, en este caso, que las entidades aseguradoras, cuando tienen conocimiento de un accidente a través de los órganos jurisdiccionales, también actúen con la debida diligencia, en aras a dirigirse al perjudicado para hacerle la oferta motivada o, en su caso, la respuesta motivada<sup>386</sup>.

En líneas generales, debemos indicar que con este procedimiento se ha mejorado notablemente la atención a las víctimas de los accidentes de circulación por parte de las entidades aseguradoras, las cuáles han tenido que adaptar los mecanismos adecuados para cumplir con la normativa que ha transpuesto el mandato comunitario.

No obstante, este sistema contiene ciertas incongruencias en su origen, que han ocasionado ciertos problemas prácticos y que deben ser resueltos por el legislador. *A priori*, parece que tenemos dos regímenes: el establecido en los artículos 7, 9 y 22.1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que es el que regula el procedimiento de oferta y respuesta motivadas y el ya existente, previsto para cualquier modalidad aseguradora, en los artículos 18 y 20 de la Ley de Contrato de Seguro.

---

<sup>384</sup> Vid., BERMÚDEZ ODRIOZOLA, L. “La oferta motivada y el régimen de intereses de demora”, *XXV Congreso de Derecho de la Circulación*, Madrid, INESE, 26 y 27 de marzo, de 2009. Señala que “la nueva regulación de la oferta y respuesta motivadas supone un beneficio para las víctimas (facilita el pronto pago de la indemnización), para el sistema jurisdiccional (facilita una disminución de la litigiosidad) y para las aseguradoras (facilita la pronta liquidación de los siniestros”.

<sup>385</sup> Así lo manifiesta la SAP de La Coruña de 14 de septiembre de 2010 (JUR 2011\54519), cuando dice: “Y ese es el ámbito al que deben circunscribirse tanto las "ofertas motivadas" como las "respuestas motivadas". Un deseo del legislador de que las aseguradoras inicien extrajudicialmente una vía de aproximación con el perjudicado”.

<sup>386</sup> La SAP de Madrid de 20 de marzo de 2012 (JUR 2012\141465), condena a una entidad aseguradora al pago de los intereses moratorios, ya que ni tras la comunicación del juzgado sobre el siniestro ni con la fijación del informe forense, realizó consignación de la indemnización.

En un primer momento, se pensó que este régimen especial, regulado en la LRCSCVM, en el ámbito automovilístico, derogaba al general, establecido en la LCS. De este modo, se decía, que si el perjudicado no iniciaba el procedimiento especial de oferta y respuesta motivadas, la entidad aseguradora no incurría en mora<sup>387</sup>. Otros, en cambio, pensábamos que ambos procedimientos, con los problemas que la práctica podría plantear, por concurrir los dos, debían de tener cabida. El argumento era sencillo: no puede ser que si lo que se pretende mediante este sistema es beneficiar a las víctimas de los accidentes de tráfico, éstas queden en peor situación que antes o que otros asegurados y perjudicados, si, por el motivo que sea, no inician este procedimiento, mediante la reclamación a la entidad aseguradora<sup>388</sup>. Por ello, pensábamos, que el artículo 18 y 20 de la LCS eran también aplicables en los casos en los que el perjudicado no pusiera en marcha este mecanismo al que nos referimos<sup>389</sup>.

Aunque nos hemos encontrado con alguna sentencia que apoya la primera tesis, haciendo una interpretación literal de la norma, en el sentido de liberar a la aseguradora del pago de los intereses moratorios, en el supuesto en el que el perjudicado no haya

---

<sup>387</sup> Así lo afirmó BERMÚDEZ ODRIOZOLA, L. “La oferta motivada y el régimen de interese de demora”, *XXV Congreso de Derecho de la Circulación*, Madrid, INESE, 26 y 27 de marzo, de 2009, cuando dice: “La posición jurídica del perjudicado cambia. No está obligado a reclamar o a adoptar una posición activa, pero si no lo hace no puede después exigir sanciones o intereses de demora a la aseguradora”.

<sup>388</sup> Esta posición venía avalada, además, por lo establecido en el art. 7.2 LRCSCVM, que exige, en todo caso, una actitud diligente a las entidades aseguradoras: “El asegurador deberá observar desde el momento en que conozca por cualquier medio la existencia del siniestro una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización”

<sup>389</sup> En esta línea, la SAP de Alicante, de 12 de mayo de 2011 (JUR 2011\312506), indica: “Es cierto que para la formulación de oferta motivada que regula el artículo 7 de la Ley de Responsabilidad Civil de Circulación, debe existir una reclamación del perjudicado que debe entenderse suficientemente concreta y específica para justificar la oferta de la aseguradora. Sin embargo en absoluto ello implica que la posición de la aseguradora se haya tornado pasiva, ya que conforme al artículo 18 de la Ley de Contrato de Seguro, el asegurador está obligado a satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro y, en su caso, el importe de los daños que resulten del mismo. En cualquier supuesto, el asegurador deberá efectuar, dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro, el pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber, según las circunstancias por el conocidas, norma de donde se deduce con claridad que ante un siniestro conocido, la aseguradora adquiere frente al perjudicado una posición activa, de investigación y concreción de daños y lesiones, que no puede relegar a la espera de un acto vinculado a otra actuación diversa, la oferta motivada por cuanto que también aquella obligación se vincula por la ley al efecto de la mora en el propio artículo 20 cuyo párrafo cuarto señala expresamente -en relación al 18- que se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro, excluyéndose solo dicha sanción moratoria en el caso -art 20-8- de concurrencia de causa justificada que le impida cumplir con su obligación o cuando no pudiera ejecutarla por causas ajenas a la propia aseguradora. En el caso, nada de esto se ha alegado y, en consecuencia, resulta procedente la condena al pago de los intereses moratorios desde la producción del accidente”.

iniciado el procedimiento, la jurisprudencia mayoritaria, como veremos, se inclina por exigir a las entidades aseguradoras una conducta diligente, en el momento en el que tienen conocimiento del siniestro por el medio que sea.

Por otro lado, también existen incongruencias en el tratamiento que se le da a la oferta motivada con respecto a la respuesta motivada. Mientras en el primer caso, la entidad aseguradora queda exonerada de pagar los intereses del artículo 20 de la LCS, en el supuesto en el que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 7 de la LRCSCVM, en el segundo, por el contrario, en ningún momento se habla de liberación al pago de los intereses por parte de la aseguradora.

Para su adaptación, la Ley 21/2007, de 11 de julio, da una nueva redacción a los artículos 7, 9 y 13 de la LRCSCVM. El artículo 7 establece las obligaciones del asegurador respecto al régimen de oferta y respuesta motivadas; el artículo 9 da una nueva regulación a lo mora de las entidades aseguradoras, no exenta de contradicciones, como veremos, y el artículo 13 se refiere al dictado del auto de cuantía máxima, cuando se declare la rebeldía del acusado o recayera sentencia absolutoria u otra resolución que le ponga fin, provisional o definitivamente al procedimiento penal, sin declaración de responsabilidad.

Debemos advertir que la trasposición de esta Quinta Directiva por la citada Ley a nuestro Ordenamiento jurídico, en lo que se refiere al procedimiento de oferta y respuesta motivadas (artículo 7 LRCSCVM), no estuvo exenta de polémica a nivel parlamentario, en donde costó que los distintos grupos se pusieran de acuerdo respecto al texto final. Quizá por ello, como hemos indicado, existan contradicciones en la redacción final, que están originando ciertos problemas prácticos.

## **12.1.2 La oferta motivada de indemnización**

### **12.1.2.1 Obligaciones del asegurador**

El art. 7.1 de la LRCSCVM establece el deber genérico del asegurador, en los términos del aseguramiento obligatorio, de satisfacer al perjudicado el importe de los daños

sufrido en su persona y en sus bienes como consecuencia de un accidente de circulación<sup>390</sup>.

Este apartado establece a continuación el derecho del perjudicado o de sus herederos al ejercicio de la acción directa contra el asegurador para exigir los daños y perjuicios ocasionados, quedando exonerado el asegurador si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil, conforme al art. 1 de la LRCSCVM. Termina este párrafo 1º del art. 7 señalando que el plazo de prescripción de la acción directa es de un año. Como vemos, el contenido del párrafo 1 del art. 7 LRCSCVM no añade nada nuevo a la regulación anterior, contenida en el art. 6 de esta Ley, dada por la Disposición Adicional Octava de la ley 30/1995 de Seguros Privados.

Los demás apartados del art. 7, a los que nos referimos a continuación, sí constituyen una novedad, por cuanto que regulan de forma detallada el régimen de oferta y respuesta motivadas, estableciendo las obligaciones que tienen las entidades aseguradoras y las consecuencias derivadas de su incumplimiento, que podrá dar lugar a la imposición de sanciones administrativas por parte de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, además de los intereses moratorios.

En este sentido, el art. 7.2, señala que *“En el plazo de tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, el asegurador deberá presentar una oferta motivada de indemnización si entendiera acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño, que cumpla los requisitos del apartado 3. En caso contrario, o si la reclamación hubiera sido rechazada, dará una respuesta motivada que cumpla los requisitos del apartado 4 de este artículo”*.

---

<sup>390</sup> Debe quedar claro que este régimen solo se aplica a los daños derivados como consecuencia de la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor, dentro de los límites del Seguro Obligatorio de Automóviles y no a otro tipo de garantías aseguradas, como robo, daños propios, incendio, etc., que deberán regirse por la LCS. Bien es cierto, que el Anteproyecto de Ley de Contrato de Seguro, de 30 de junio de 2011, contempla en su art. 19.2 la extensión de este procedimiento a todos los seguros: “El asegurador deberá presentar una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de los dos meses siguientes a la recepción de la comunicación del siniestro efectuada por el tomador del seguro, el asegurado o el beneficiario, conforme a lo previsto en el artículo 17...”. No sabemos cómo quedará finalmente, pero es previsible que se aplique el procedimiento de oferta y respuesta motivadas a todos los ramos del seguro.

Como puede verse, en lo que respecta a la oferta motivada, este párrafo establece la obligación de las entidades aseguradoras de presentarla en el plazo de tres meses desde la reclamación del perjudicado, siempre que estuviera acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño. Por tanto, los presupuestos para emitir la oferta serían tres: i) reclamación del perjudicado; ii) acreditación de la responsabilidad y iii) cuantificación del daño. A ellos nos vamos a referir en los apartados siguientes.

Por otro lado, la oferta motivada, como nos indica este el art. 7.2 debe cumplir con unos determinados requisitos formales, establecidos en el apartado 3º de este mismo artículo, que también veremos a continuación.

Por su parte, el segundo párrafo del art. 7.2 señala las consecuencias derivadas del incumplimiento por parte del asegurador de las obligaciones impuestas en este artículo: *“El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción administrativa grave o leve, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 40.4.t) y 40.5.d) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre”*.

Además de lo dicho, el párrafo 4º del art. 7.2, establece una obligación general de las aseguradoras, que no debe pasar desapercibida, por cuanto la jurisprudencia acude a ella para dar solución a determinadas situaciones que se producen en la práctica: *“El asegurador deberá observar desde el momento en que conozca por cualquier medio la existencia del siniestro una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización”*.

Esta obligación, que bien podría ser un principio general que subyace en todo el sistema de oferta y respuesta motivadas, justifica que, además del procedimiento especial que estamos analizando, subsiste también, en caso de que el perjudicado decida no iniciarlo mediante la correspondiente reclamación<sup>391</sup>, el procedimiento general establecido en los artículos 18 y 20 de la Ley de Contrato de Seguro<sup>392</sup>.

---

<sup>391</sup> De este modo, lo señala la SAP de Albacete (Sección 2ª), de 30 de diciembre de 2012, al establecer: “De dicha regulación cabe derivar, por lo que aquí importa, lo siguiente:

a) Basta que la aseguradora "conozca" la producción del siniestro para que deba remitir al perjudicado una oferta motivada (de pago o consignación para pago) o respuesta motivada, sin que sea requisito para

Por último, el párrafo 5º del art. 7.2 hace extensible este sistema también a Ofesauto y a las entidades corresponsales autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras, al señalar que: *“Lo dispuesto en el presente apartado será de aplicación para los accidentes que puedan indemnizarse por el sistema de las oficinas nacionales de seguro de automóviles, en cuyo caso toda referencia al asegurador se entenderá hecha a la Oficina Española de Aseguradores de Automóviles (Ofesauto) y a las entidades corresponsales autorizadas para representar a entidades aseguradoras extranjeras”*.

Vemos que, *a priori*, con esta regulación, la única entidad que queda fuera de la obligación de presentar una oferta motivada de indemnización o una respuesta motivada es el Consorcio de Compensación de Seguros, cuestión que no se entiende bien por qué.

---

ello "reclamación del perjudicado" (hasta el punto de que su inconcurrencia determine la falta de obligación por la aseguradora de emitir oferta/respuesta motivada).

Y es que, a pesar de las apariencias a que pudiera dar lugar una primera lectura de la norma, ésta misma establece en el art 7.2 párrafo 4º, cómo es desde el "conocimiento" del siniestro cuando está obligada la aseguradora a adoptar una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización. Luego, si hay reclamación es desde ésta cuando surge la obligación de ofertar/responder, pero si hay previo conocimiento del siniestro por la aseguradora, es desde éste mismo conocimiento cuando surge dicha obligación. Por lo que la norma, al iniciar la obligación desde la "reclamación" no está obligando necesariamente al perjudicado a reclamar ni permitiendo abstenerse de ofertar/responder a la aseguradora si no hay reclamación, sino refiriendo un modo de inicio de ésta obligación, pero estableciendo otro modo de inicio de ésta en el párrafo 4º del punto 2 de la misma norma. En éste sentido, ya, alguna de las escasísimas Sentencias sobre la materia, como es la sentencia de la Audiencia Provincial de Baleares de 26.05.2011 (JUR 2011, 257722), y la doctrina científica más autorizada (por ejemplo, Magro Servet)".

<sup>392</sup> Así lo explica con claridad la SAP de Alicante (Sección 8ª), de 11 de mayo de 2011, al indicar: “Es cierto que para la formulación de oferta motivada que regula el artículo 7 de la Ley de Responsabilidad Civil de Circulación, debe existir una reclamación del perjudicado que debe entenderse suficientemente concreta y específica para justificar la oferta de la aseguradora. Sin embargo en absoluto ello implica que la posición de la aseguradora se haya tornado pasiva, ya que conforme al artículo 18 de la Ley de Contrato de Seguro, el asegurador está obligado a satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones necesarias para establecer la existencia del siniestro y, en su caso, el importe de los daños que resulten del mismo. En cualquier supuesto, el asegurador deberá efectuar, dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro, el pago del importe mínimo de lo que el asegurador pueda deber, según las circunstancias por el conocidas, norma de donde se deduce con claridad que ante un siniestro conocido, la aseguradora adquiere frente al perjudicado una posición activa, de investigación y concreción de daños y lesiones, que no puede relegar a la espera de un acto vinculado a otra actuación diversa, la oferta motivada por cuanto que también aquella obligación se vincula por la ley al efecto de la mora en el propio artículo 20 cuyo párrafo cuarto señala expresamente - en relación al 18- que se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro, excluyéndose solo dicha sanción moratoria en el caso -art 20-8- de concurrencia de causa justificada que le impida cumplir con su obligación o cuando no pudiera ejecutarla por causas ajenas a la propia aseguradora. En el caso, nada de esto se ha alegado y, en consecuencia, resulta procedente la condena al pago de los intereses moratorios desde la producción del accidente”.

Ni en las dos Directivas comunitarias que regulan este procedimiento ni en el art. 7 LRCSCVM se hace mención alguna a esta Entidad Pública.

Sin embargo, debemos decir que sí le es aplicable este procedimiento al CCS, puesto que existen referencias en otros artículos de la LRCSCVM y de su Reglamento a que así sea. De esta forma, el art. 13 LRCSCVM, que regula el auto de cuantía máxima, establece que *“El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros...”*. Del mismo modo, el Reglamento del SOA, aprobado por el Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre, establece en su art. 18 la obligación de las entidades aseguradoras o el CCS de dar una respuesta motivada, en el caso de no haber podido formular una oferta motivada de indemnización por no haberse podido cuantificar plenamente el daño<sup>393</sup>.

Por tanto, en virtud de lo indicado en los párrafos precedentes de este epígrafe, podemos concluir que con la nueva redacción del art. 7 LRCSCVM, el asegurador de responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor, en el ámbito del aseguramiento obligatorio, tiene cuatro obligaciones:

- a) Satisfacer la indemnización al término de las investigaciones y peritaciones, y en su caso, el importe mínimo de los daños.
- b) Presentar en el plazo de tres meses desde la reclamación del perjudicado una oferta motivada, si entiende acreditada la responsabilidad en el accidente y cuantificado el daño.
- c) Presentar una respuesta motivada si la oferta hubiera sido rechazada.

---

<sup>393</sup> En este sentido, vid. REGLERO CAMPOS, F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 733, que sostiene: “el sistema debe considerarse extensible al Consorcio de Compensación de Seguros, y así se ha hecho a última hora en la tramitación parlamentaria de la Ley 21/2007, y, además, por la puerta trasera. En efecto, la enmienda núm. 29 del GP Socialista en el Senado proponía incorporar una referencia al CCS en el último inciso del primer párrafo del proyectado art. 13”.



d) Observar una conducta diligente desde el momento en el que tenga conocimiento de la existencia de un siniestro, respecto a la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización.

### **12.1.2.2 La reclamación del perjudicado**

No cabe duda que es la reclamación del perjudicado de un accidente de circulación la que pone en marcha todo el procedimiento especial que estamos analizando de oferta y respuesta motivadas. Por ello, podríamos decir que la Ley, en este caso, le impone al perjudicado una obligación que consiste en efectuar una reclamación al asegurador<sup>394</sup>.

Sin embargo, la Ley, que regula de forma detallada y pormenorizada todo el procedimiento de oferta y respuesta motivadas, no dice nada sobre la regulación de la reclamación que, como decimos, es la que origina que se ponga en marcha este sistema de protección del perjudicado, empezando a contar el plazo de tres meses que tiene el asegurador para cumplir con el previsto en el art. 7 LRCSCVM<sup>395</sup>.

Podría decirse que se trata de una declaración de voluntad recepticia de la víctima o perjudicado que exterioriza, sin sujeción a forma especial, su interés en ser resarcido de las consecuencias perjudiciales experimentadas con ocasión de un accidente de circulación<sup>396</sup>.

---

<sup>394</sup> XIOL QUINGLES, J.A., “La oferta motivada de indemnización de las aseguradoras en la Ley 21/2007 de 11 de julio, de reforma sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor” *Revista Española de Seguros*, nº 137, 2009, págs.. 59-82, indica que “Así pues, podemos decir, como punto de partida, que la Ley, que hasta ahora no establece ninguna obligación a cumplir por el perjudicado, ahora sí le impone una, la de efectuar una reclamación al asegurador, pues, sin tal reclamación, parece que el asegurador no está obligado a nada”.

<sup>395</sup> Vid. PORRES ORTIZ DE URBINA, E., “Consignación y oferta motivada: convivencia entre ambas figuras”, *XXIX Jornadas de Jueces y Magistrados*, organizadas por Pelayo, 7 de mayo de 2013, pág. 13. Este autor indica que el artículo 7.2 LRCSCVM no establece qué requisitos o forma debe tener la reclamación del perjudicado si bien del contenido de la oferta motivada, que es la contestación del asegurador, se puede inferir el contenido mínimo de la reclamación: a) Identificación del reclamante y del accidente de circulación; b) Condición en que se efectúa la reclamación, como perjudicado directo o representante; c) Evaluación genérica de los daños y perjuicios, con referencia al baremo de la ley 30/1995 y d) Informes o documentos médicos de que se disponga.

<sup>396</sup> Así lo entiende, ILLESCAS RUS, A., “Oferta y respuesta motivadas en el Derecho español del tránsito motorizado”, *Sepín*, SP/DOCT/4166.

Parece que para que el asegurador pueda efectuar una oferta motivada de indemnización, la reclamación por parte del perjudicado debe estar cuantificada o, al menos, el asegurador debería disponer de toda la información necesaria para poder estudiar su oferta<sup>397</sup>. En el mismo sentido, el perjudicado debería de prestar su conformidad para ser visto por parte de los servicios médicos del asegurador.

No parece razonable que el asegurador presente una oferta motivada sin analizar o cotejar la documentación aportada por parte del perjudicado o sin que pueda examinarlo por parte de sus médicos<sup>398</sup>. Por este motivo, se ha dicho que, junto al deber de la entidad aseguradora de realizar una oferta motivada de indemnización, debería existir el correlativo deber del perjudicado de facilitar a la aseguradora toda la información necesaria para que pueda llevar a cabo su obligación. Sin embargo, ninguna alusión a este deber se hace en el art. 7 LRCSCVM.

Por tanto, en los supuestos en los que queda acreditada la falta de colaboración del perjudicado en aras a cuantificar debidamente el daño indemnizable, entendemos que la entidad aseguradora, en el plazo de tres meses establecido en el artículo que analizamos, debería dar una respuesta motivada, indicando los motivos por los que no puede efectuar la oferta. Esta interpretación vendría avalada por lo establecido en el párrafo 3º del art. 7.2, que señala: “*Transcurrido el plazo de tres meses sin que se haya presentado una oferta motivada de indemnización por una causa no justificada o que le fuera imputable al asegurador intereses de demora, de acuerdo con lo previsto en el art. 9 de esta Ley*”<sup>399</sup>. Estaríamos, por tanto, en estos supuestos, ante una causa que justifica que la entidad aseguradora no hiciera la oferta motivada por no poder cuantificar el daño.

---

<sup>397</sup> Señala MAGRO SERVET, V., “¿Es preciso cuantificar la reclamación del perjudicado en los accidentes de circulación?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 129, Sección Doctrina, Septiembre 2009, Ref. 3953, que “la reclamación no se debe limitar a la presentación de un mero escrito de reclamación en forma, al objeto de que quede cumplimentada a efectos formales la exigencia del art. 7.2. (...) Bien es cierto que la mención que hace la reforma operada por la Ley 21/2007, de 11 de julio a la reclamación del perjudicado es sumamente escueta y que, como decimos, mientras que en el art. 7.3 se disciplina de forma detallada el contenido que deberá revestir la oferta motivada de la aseguradora, nada dice el art. 7.2 del contenido que debe tener la reclamación del perjudicado”.

<sup>398</sup> Vid. sobre esta cuestión, MAGRO SERVET, V., “La exigente colaboración del lesionado y el conductor asegurado en los accidentes de circulación para la más correcta determinación de la suma indemnizable”, *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 160, Sección Doctrina, Abril 2012.

<sup>399</sup> La SAP Madrid (Sección 3ª) de 4 de noviembre de 2010 (JUR 2011\30213), sostiene que. “En el presente caso y con independencia de cuando fuera efectivamente recibida por la lesionada, consta que Mutua Madrileña Automovilística remitió a Dª Sandra el día 15 de Septiembre de 2009, una comunicación de fecha 14 de septiembre, en la que informaba de que no podía cuantificar el daño por

Otras de las cuestiones debatidas es si este procedimiento que estudiamos tiene su ámbito en la vía extrajudicial de la tramitación del siniestro o si también debe aplicarse cuando existan actuaciones judiciales.

Parece evidente que tanto la Directiva como nuestra normativa interna están pensando en reclamaciones en el ámbito extrajudicial, pues lo que se pretende es indemnizar rápidamente a los perjudicados y fomentar los acuerdos transaccionales entre aseguradoras y víctimas, siempre que quede acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño. En esta línea, la SAP de La Coruña de 14 de diciembre de 2010 (JUR 2011\54519), indica que: *“las ofertas y respuestas motivadas persiguen un deseo del legislador: que las aseguradoras inicien extrajudicialmente una vía de aproximación con el perjudicado”*.

Ahora bien, el problema que nos planteamos es qué ocurre si la entidad aseguradora tiene conocimiento, por ejemplo, mediante la denuncia, de que se está sustanciando un procedimiento judicial<sup>400</sup>. En estos casos, ¿debe también seguirse los cauces del procedimiento que estamos analizando?

En definitiva, lo que nos planteamos es qué ocurre si la entidad aseguradora tiene conocimiento del siniestro por otros medios que no sean la reclamación del perjudicado, cuestión que vemos en el epígrafe siguiente.

En casos de ausencia de reclamación del perjudicados, pensamos que la entidad aseguradora, en el momento en el que por cualquier cauce, ya sea judicial o extrajudicial, tienen conocimiento del siniestro, debe de poner en marcha este

---

falta de documentación médica. Interrogada sobre este extremo en el acto del juicio, D<sup>a</sup> Sandra manifestó que no habían aportado informes médicos a la compañía porque se habían presentado en el Juzgado. (...) En consecuencia, es preciso concluir que no hubo buena fe en la actuación de la lesionada y que la ausencia de una oferta motivada se hallaba justificada, cumpliendo con lo preceptuado en la Ley antes citada cuando el 19 de abril de 2010”.

<sup>400</sup> Sobre si la denuncia se puede considerar reclamación, vid. PORRES ORTIZ DE URBINA, E., “Consignación y oferta motivada: convivencia entre ambas figuras”, *XXIX Jornadas de Jueces y Magistrados*, organizadas por Pelayo, 7 de mayo de 2013, pág. 13, que reseña: “Puede resultar indicativa al respecto los pronunciamientos de la jurisprudencia menor recaída en interpretación del artículo 20.9 de la LCS, referente a las reclamación contra el Consorcio de Compensación de Seguros cuando actúa como fondo de garantía. En numerosas sentencias se ha reconocida la denuncia como reclamación”.

procedimiento, independientemente de que tenga o no reclamación por parte del perjudicado. Nos basamos para ello, en el párrafo 4º del art. 7.2 LRCSCVM, que, como hemos dicho, preside todo el sistema, exigiendo en todo momento una actitud diligente por parte de la entidad aseguradora.

Hay otra posición más literal con la norma, que sostiene que la mera denuncia del perjudicado no pone en marcha el sistema de oferta y respuesta motivadas, porque para ello es necesario que se inicie la reclamación por parte del perjudicado<sup>401</sup>. Por tanto, en estos casos debe continuar adelante el procedimiento judicial, sin perjuicio que en cualquier momento el perjudicado reclame o que la entidad aseguradora se dirija al mismo para llegar a un acuerdo extrajudicial.

Sea como fuere, lo cierto es que en nuestro derecho no se regula de manera precisa las consecuencias derivadas de la falta de reclamación, a diferencia de lo que ocurre en otros ordenamientos jurídicos. Así, el Código de Seguros francés, en su art. 1211.9º, regula la oferta motivada de indemnización, señalando que en el caso de que la responsabilidad no sea discutida y el daño haya sido enteramente cuantificado, la entidad aseguradora deberá hacer una oferta motivada en el plazo de tres meses, a contar desde la petición de indemnización que se le hay hecho, pero añade que, dentro del plazo de 8 meses desde la producción del siniestro, el asegurador deberá hacer una oferta de indemnización a la víctima que haya sufrido daños personales, o a sus herederos o a su cónyuge, en el caso de fallecimiento de la víctima, oferta de indemnización ésta que no exige reclamación por parte del perjudicado<sup>402</sup>. Por lo tanto, esta previsión no deja lugar a duda alguna de que la ausencia de reclamación por parte del perjudicado, también obliga a la entidad aseguradora a realizar la oferta motivada, pero en unos plazos diferentes. Entendemos, en todo caso, que esta obligación conllevará la presunción de que la aseguradora tenga conocimiento del siniestro.

---

<sup>401</sup> Así lo entiende, MAGRO SERVET, V., “¿Es preciso cuantificar la reclamación del perjudicado en los accidentes de circulación?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 129, Sección Doctrina, Septiembre 2009, Ref. 3953.

<sup>402</sup> Vid. en este sentido, XIOL QUINGLES, J.A., “La oferta motivada de indemnización de las aseguradoras en la Ley 21/2007 de 11 de julio, de reforma sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor” *Revista Española de Seguros*, nº 137, 2009, págs. 59-82.

Obviamente, el que mantengamos una posición u otra tiene distintas consecuencias jurídicas. De este modo, si ante la ausencia de reclamación, entendemos que la entidad aseguradora debe hacer una oferta motivada de indemnización, si tiene por otro medio conocimiento del siniestro y no lo hace, lo normal es que se le impongan los intereses del art. 20 LCS. En definitiva, como hemos puesto de manifiesto, en estos casos, mantenemos que subsisten los dos sistemas: el de la oferta y respuesta motivadas, establecido en el art. 7 LRCSCVM y el general, recogido en los artículos 18 y 20 LCS, de modo que si el perjudicado no insta mediante la reclamación el inicio del procedimiento especial de oferta y respuesta motivadas, la entidad aseguradora, que debe ser en todo momento diligente (art. 7.2, párrafo cuarto), si tiene conocimiento del siniestro por otros medios, debe efectuar también la oferta motivada de indemnización. Y si no lo hace, se le deberá imponer los intereses del art. 20 LCS.

Nuestra jurisprudencia, en líneas generales, se ha inclinado por seguir la postura que mantenemos de que la entidad aseguradora debe seguir el procedimiento de oferta y respuesta motivadas, aunque no conste reclamación del perjudicado, siempre que tenga conocimiento del siniestro por cualquier medio (denuncia, conocimiento de las diligencias judiciales, parte amistoso de accidente de su asegurado, etc.).

En este sentido, la SAP de León (Sección 1ª), de 12 de julio de 2012 (AC 2012\1198), trata de discernir si la actuación de la aseguradora fue o no correcta, comprobando si cumplió con las previsiones legales de realizar en plazo la oferta motivada. La Sala considera que la aseguradora tuvo conocimiento del fallecimiento del conductor asegurado en la entidad que comunica el siniestro y no consta en forma alguna que efectuara la oferta motivada. Se dice que no contaba con datos suficientes para el cálculo pero a la compañía le correspondía la averiguación de los mismos pues expresamente en el artículo 7.2 se indica que "El asegurador deberá observar desde el momento en que conozca por cualquier medio la existencia del siniestro una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización", por lo que no parece adecuado justificar el retraso en la falta de petición concreta de los perjudicados cuando consta la comunicación de su entidad de seguros aunque no cuente con la representación legal de la familia del fallecido. Tampoco es válida la excusa de carecer de datos concretos para efectuar los cálculos porque no se corresponde con una

conducta diligente la actitud pasiva de la aseguradora cuando la cuantificación de la indemnización resulta sencilla en un accidente con una víctima mortal<sup>403</sup>.

En el mismo sentido, la SAP de Baleares (Sección 2ª), de 18 de octubre de 2011 (JUR 2011\396410), indica que en el presente caso no hubo por supuesto oferta motivada, pero no consta que se diera una respuesta motivada; desde luego que se desconoce si medió una reclamación directa del perjudicado, pero de todos modos la denuncia origen de la presente causa fue conocida por la asegurador<sup>404</sup>.

Más minoritaria es la jurisprudencia que mantiene la tesis más literal con la norma, en el sentido de liberar al pago de intereses a la aseguradora, cuando el perjudicado no ha presentado la reclamación o, dicho de otro modo, la entidad aseguradora no tiene por qué hacer una oferta motivada si no ha habido reclamación por parte del perjudicado, que es el cauce por el que se inicia este procedimiento. Naturalmente, en esta hipótesis, se entiende que si el perjudicado no reclama, no se pone en funcionamiento el sistema de oferta y respuesta motivadas y, por tanto, nada tiene que hacer la aseguradora, aunque tenga conocimiento de accidente por cualquier medio. En esta línea, es significativa la SAP de Salamanca (Sección 1ª), de 25 de febrero de 2011 (JUR 2011\157582), que revoca la sentencia instancia, que había condenado a la aseguradora al pago de los intereses moratorios del art. 20 LCS, indicando que *“no consta que por parte de las perjudicadas recurrentes se realizara la reclamación a que se refiere el artículo 7.2, ni que la compañía aseguradora tuviera conocimiento de tal reclamación con anterioridad a la citación para el juicio de faltas, resulta manifiesto que, si por ello no pudo presentar la oferta previa, no haya incurrido en la mora determinante de la*

---

<sup>403</sup> Vid. la SAP Madrid, Sección 13ª, 8 de abril de 2010, que indica “No existe prueba de la reclamación ni cuando tuvo conocimiento del siniestro, pero sí consta que la misma (aseguradora) compareció, dándose vista de lo actuado el día...”; la SAP Madrid, 4 de julio de 2011, señala: “Para comprobar si la oferta motivada estaba en plazo, la entidad aseguradora propuso desde el dictamen del médico forense (...) es cuando la aseguradora pudo tener conocimiento cabal de las bases...” y la SAP de Oviedo 15 de octubre de 2011, que sostiene: “La entidad aseguradora alegó la falta de información como excusa para la oferta motivada. El tribunal concluye que se contradice por el examen de la lesionada por perito médico designado”.

<sup>404</sup> Mantienen esta tesis, entre otras, la SAP de Girona 4 de mayo de 2010; SAP La Coruña 12 de noviembre de 2011; SAP Madrid 6 de septiembre de 2010 y SAP Alicante 4 de junio de 2010.

*imposición del interés establecido en el artículo 20. 4, de la Ley del Contrato de Seguro*”<sup>405</sup>.

En la práctica, debido a ese deber de diligencia del que venimos hablando y, sobre todo, por el interés de la aseguradora de liquidar de forma rápida los siniestros<sup>406</sup>, ésta, en el momento en el que tiene conocimiento de la existencia de un accidente de circulación con resultado lesivo, normalmente a través del parte amistoso presentado por su asegurado, se pone en contacto con los perjudicados, a través de sus servicios médicos. El problema que se plantea en estos casos es cuándo se entiende que empieza el plazo de los tres meses para que la entidad efectúe la oferta motivada.

Partimos, en este caso, en que la puesta en contacto de la aseguradora con el perjudicado pone en marcha el procedimiento de oferta motivada de indemnización, pero entendemos que no debería penalizarse a la aseguradora que mantiene una actitud diligente. Por ello, si el lesionado está todavía de baja, el plazo de tres meses para realizar la oferta motivada, empezaría a contar desde el momento en el que el lesionado obtenga el alta médica, puesto que es desde este momento cuando está cuantificado el daño y, por tanto, puede reclamarse. Si por el contrario, cuando la aseguradora se dirige al perjudicado, éste ya está dado de alta, con unos días de baja, le solicitará la documentación acreditativa de sus lesiones y será desde el momento en que la reciba cuando de comienzo el plazo de tres meses para realizar la oferta.

En todos estos casos, no cabe duda de que el juez debe valorar si ha habido o no buena fe de las partes en la resolución del siniestro, teniendo en cuenta todas las circunstancias que se den, de forma conjunta. Por un lado, si ha habido diligencia y una actitud activa por parte de la entidad aseguradora y, por otro, si el lesionado ha colaborado para que la entidad aseguradora pueda cumplir con sus obligaciones legales, aportando la

---

<sup>405</sup> En el mismo sentido, la SAP de Madrid (Sección 3ª), de 28 de julio de 2011, entiende que “La denuncia presentada el 20 de febrero de 2009 por Eulogio, folio 54, es como toda denuncia transmisión de la noticia *criminis* que además, dado que los hechos son perseguibles previa denuncia, cumple con la condición de procedibilidad exigida y, toda lo mas, anuncio el propósito de ejercitar acciones penales y civiles por los hechos denunciados, pero no es la reclamación a que se refiere el artículo 7.2”.

<sup>406</sup> En el ámbito asegurador existe cierta “obsesión” por liquidar de manera rápida los siniestros, porque está demostrado que, de no hacerlo así, se encarecen los mismos.

documentación requerida o prestándose a ser reconocido por los servicios médicos de la aseguradora.

### 12.1.2.3 La determinación de la responsabilidad civil

Además de estar cuantificado el daño, otro de los presupuestos que señala la Ley para que la entidad aseguradora esté obligada a realizar una oferta motivada de indemnización, es que debe quedar determinada la responsabilidad de su asegurado en el accidente, ya sea total o parcial. En este sentido, es claro el art. 7.2 LRCSCVM, cuando preceptúa que *“En el plazo de tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, el asegurador deberá presentar una oferta motivada de indemnización si entendiera acreditada la responsabilidad y cuantificado el daño...”*

Naturalmente, los criterios para determinar la responsabilidad deben ser los establecidos en el art. 1 LRCSCVM, que establece en su apartado 1º una responsabilidad objetiva del conductor de un vehículo a motor, basada en el riesgo que ocasiona para las personas y los bienes<sup>407</sup>.

Por tanto, para que la entidad aseguradora quede liberada de realizar una oferta motivada de indemnización, de acuerdo con el régimen de responsabilidad establecido en la LRCSCVM, debe probar la culpa exclusiva de la víctima o la fuerza mayor extraña a la conducción, como causas exoneradoras de la responsabilidad civil, según lo establecido el art. 1.1., párrafo 2º. En tal caso, deberá realizar una respuesta motivada al perjudicado, indicando estas circunstancias.

---

<sup>407</sup> La STS (Pleno Sala 1ª) de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012\11046), ha matizado este régimen de responsabilidad civil para los daños a las personas y a los bienes, sosteniendo que “El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción”.



Por otro lado, el párrafo cuarto del art. 1.1 LRCSCVM, regula la concurrencia de culpas del perjudicado: *“Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes”*. Por tanto, en aquellos supuestos en los que la aseguradora sostenga que existe concurrencia de causas en la producción del accidente, deberá realizar una oferta motivada de indemnización por la cantidad que resulte, tras la aplicación del porcentaje de reducción correspondiente a la participación causal de la víctima en el accidente.

La aplicación de la concurrencia de culpas, no puede ser óbice para que la aseguradora no efectúe la oferta motivada. De este modo, la SAP de Madrid (Sección 30ª), de 28 de julio de 2011, considera que lo que se discute no es la dinámica del accidente, ni tampoco la contribución de su asegurado al mismo, sino la distribución de responsabilidad entre los distintos conductores, lo que en nada exoneraba a aseguradora de haber realizado una oferta motivada en relación con la cantidad de la que consideraba que tenía que responder, mientras que a pesar de la forma en que discurrieron los hechos, reconociendo su asegurado que colisionó con un vehículo que a su vez impactó con el precedente, en el telegrama que remitió a la perjudicada, fechado seis meses después del accidente, negaba toda responsabilidad en el accidente. Así pues, no se considera que existiera causa justificada para no hacer el pago o consignación de lo que considerara que pudiera corresponderle, y por ello son procedentes los intereses moratorios que le han sido impuestos, lo cual determina la íntegra desestimación del recurso y la confirmación de la sentencia impugnada.

Entendemos que la falta de oferta por los motivos indicados o la menor cantidad ofertada debe de motivarse suficientemente. El art. 7.4, exige al asegurador que en la respuesta motivada dé contestación suficiente a la reclamación formulada y que contenga *“de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga, que acrediten las razones de la entidad aseguradora para no dar una oferta motivada”*.

Lógicamente, puede haber otras razones, similares a las que estamos viendo en este epígrafe, que impidan que el asegurador tenga que dar una oferta motivada, como puede

ser, la inexistencia de seguro, la no intervención en el accidente, etc. Existen, sin embargo, otros supuestos, como el impago de la primera o sucesivas primas por parte del asegurado, que son más discutibles para que el asegurador se oponga a la realización de la oferta motivada. En estos últimos casos, de cara al perjudicado, en virtud de lo establecido en los artículos 7.1 LRCSCVM y 76 LCS, que regulan la acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil, consideramos que el asegurador no puede oponerse a la cobertura del siniestro y, por tanto, a realizar la oferta motivada de indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición que tendría frente a su asegurado, por incumplimiento de los deberes contractuales.

En todo caso, en estos supuestos, será el juez en última instancia el que, en virtud de lo probado en el procedimiento correspondiente, decida a cerca de la actuación de la aseguradora, imponiéndole, en su caso, los intereses moratorios correspondientes

#### **12.1.2.4 Contenido y forma de la oferta**

El art. 7.3 LRCSCVM dispone que para que sea válida la oferta motivada debe contener una serie de requisitos formales. En caso contrario, nos planteamos hasta qué punto es válida la oferta motivada hecha en plazo, sin cumplir con alguno de los requisitos establecidos en este apartado. Así, la SAP de Madrid, de 18 de julio de 2011 (JUR 2011\317288), señala que aunque la oferta motivada se efectuara dentro del plazo de los tres meses siguientes a la reclamación del perjudicado, no reúne los requisitos del citado artículo 7 puesto que se desconoce de qué manera se ha realizado el cálculo de las indemnizaciones. Tampoco contiene de forma desglosada y detallada los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga para la valoración de los daños. Añade que la perjudicada no tiene los elementos suficientes para aceptarla o rechazarla, por cuanto no consta en qué se ha basado la entidad aseguradora para cuantificar el daño. Por último, en este caso, no se hace constar que el pago del importe que se ofrece no se condiciona a la renuncia por el perjudicado del ejercicio de futuras acciones en el caso de que la indemnización percibida fuera inferior a la que en derecho pueda corresponderle.

La SAP de Jaén, de 27 de septiembre de 2011 (JUR 2011\430551), tampoco considera válida la oferta motivada realizada por la aseguradora porque no se concretan las cantidades, sino solo los días de curación estimados, sin mención del documento médico en que se basa, no tampoco expresa que la aceptación de la oferta no implica renuncia a las acciones legales que le puedan corresponder al perjudicado.

Por consiguiente, si la oferta motivada no reúne los requisitos establecidos en el art. 7.3, en principio, no será válida y acarreará con las consecuencias establecidas en el art. 7.2, párrafo 3º, que dará lugar a la imposición de intereses de demora, de acuerdo con lo previsto en el art. 9 LRCSCVM<sup>408</sup>. En todo caso, será el juzgador el que decida la validez o no de la oferta, ponderando la gravedad del requisito infringido. Así, entiendo que si falta en la oferta la referencia a que el pago del importe que se ofrece no se condiciona a la renuncia por el perjudicado del ejercicio de futuras acciones en el caso de que la indemnización percibida fuera inferior a la que en derecho pueda corresponderle, no parece que esta omisión lleve aparejada la invalidez de la oferta motivada, si se han cumplido los demás requisitos.

El primero de los requisitos, recogido en el apartado a) dice: *“Contendrá una propuesta de indemnización por los daños en las personas y en los bienes que pudieran haberse derivado del siniestro. En caso de que concurran daños a las personas y en los bienes figurará de forma separada la valoración y la indemnización ofertada para unos y otros”*

Este requisito no plantea problemas de interpretación, siendo lo más significativo que los daños a las personas deben quedar separados de los daños en los bienes. Lo mismo debemos decir del apartado b), que establece que los daños y perjuicios causados a las personas se calcularán según los criterios e importes que se recogen en el anexo de esta Ley. Es decir, que la entidad aseguradora debe valorar los daños personales utilizando el sistema de valoración de daños recogido en el citado anexo.

---

<sup>408</sup> Naturalmente, si se considera que la oferta motivada no es válida, también puede suponerle a la entidad aseguradora la imposición de sanciones administrativas, en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2º del art. 7.2 LRCSCVM, que establece: “El incumplimiento de esta obligación constituirá infracción administrativa grave o leve, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 40.4.t) y 40.5.d) del Texto Refundido de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre”.

Más problemas prácticos plantea el apartado c), que dispone: *“Contendrá, de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga para la valoración de los daños, identificándose aquellos en que se ha basado para cuantificar de forma precisa la indemnización ofertada, de manera que el perjudicado tenga los elementos de juicio necesarios para decidir su aceptación o rechazo”*.

No cabe duda que la expresión *“Contendrá de forma detallada y desglosada, los documentos...”* es la que ha planteado ciertos problemas en la tramitación de siniestros. Al margen de otras consideraciones, para las entidades aseguradoras les resulta muy costoso adjuntar a la oferta motivada todos los documentos en los que se basa para emitirla, sobre todo, en la tramitación de miles de siniestros de daños personales leves, que se tramitan mucho antes de los tres meses desde la reclamación por parte del perjudicado o desde que la entidad aseguradora tiene conocimiento del siniestro por el medio que sea.

Por tanto, en la práctica, hasta el momento, las entidades aseguradoras no acompañan ningún documento a la oferta motivada, entendiendo que la expresión *“contendrá”* significa que tan solo debe mencionarse el documento en que se basa la oferta que realizan. De este modo, por ejemplo, se desglosan los días de baja, las secuelas, las incapacidades, etc., indicándose que la oferta está basada en los informes médicos correspondientes (médico valorador, forense, etc.).

En todo caso, sobre la documentación que debe acompañar a la oferta motivada ha habido dos interpretaciones. La primera, la más generalizada, por la comodidad que supone para las entidades aseguradoras, consiste, como digo, en detallar o identificar los documentos en los que se basa la oferta motivada de indemnización. La segunda, apenas utilizada por quiénes la tienen que emitir, consiste en acompañar junto con el escrito de oferta motivada, los documentos en los que se basa, como informes periciales, documentación médica, etc.

En esta línea, la SAP de Málaga de 18 de enero de 2012 (JUR 2012\158311) se inclina por la segunda interpretación, al señalar que la oferta de la aseguradora, en el caso analizado por la misma, se limita a expresar que la oferta se hace una vez valorados los informes obrantes en nuestro poder (burofax), sin acompañar, de forma desglosada y detallada tales informes, requisito que la propia norma justifica como garantía del derecho de información del perjudicado, suministrándole los datos necesarios para que pueda emitir una respuesta razonada y documentada. Tampoco se hace constar la mención de que el pago del importe ofrecido no se condiciona a la renuncia por el perjudicado del ejercicio de futuras acciones en el caso de que la indemnización percibida fuera inferior a la que en derecho pueda corresponderle.

No cabe duda de que las normas cada vez exigen mayores requisitos de claridad y transparencia y, en un asunto tan delicado como los accidentes de tráfico, se debe tender a ello. Consideramos que, al menos, en lo que se refiere a los daños personales, las entidades aseguradoras deberían acompañar a la oferta motivada el informe médico correspondiente, en el que se basa dicho ofrecimiento<sup>409</sup>.

Cuestión distinta serían los informes periciales de daños materiales, los informes de investigación o de reconstrucción de accidente. Entendemos que sería excesivo si se exigiese a las entidades aseguradoras que adjuntaran esta documentación con la oferta o respuesta motivadas, porque puede constituir la prueba en la que se base la aseguradora para defenderse en sede judicial.

El apartado d) del artículo 7.3, exige a las entidades aseguradoras que deben hacer constar en la oferta que el pago del importe que se ofrece no se condiciona a la renuncia

---

<sup>409</sup> En la misma línea, La Comisión de Expertos para la reforma del sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, creada por la Orden Comunicada de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Justicia, de 12 de julio de 2011, aunque todavía no ha concluido su trabajo, ha hecho público, como uno de los principios básicos que deben informar el sistema, que la entidad aseguradora ha de proporcionar al lesionado a la mayor brevedad el informe médico definitivo que permita valorar las secuelas, las lesiones temporales y todas sus consecuencias personales, no siendo válida la oferta motivada si no se adjunta el informe médico definitivo y éste no se hubiera entregado con anterioridad. MARTÍN CASALS, M., “Líneas generales de los trabajos del sistema de valoración del daño corporal”, *XXIX Congreso de Derecho de la Circulación*, Madrid, INESE, 25 Y 26 de abril de 2013.

del perjudicado del ejercicio de futuras acciones en el caso de que la indemnización percibida fuera inferior a la que en derecho pueda corresponderle<sup>410</sup>.

En la práctica, cuando los daños están perfectamente cuantificados, las aseguradoras suelen exigir la renuncia del perjudicado, sin perjuicio de que en ese mismo documento se hace una salvedad, aludiendo a lo indicado en el art. 7.2. d).

No obstante, dado que el pago, por disposición legal, no puede condicionarse al ejercicio de futuras acciones, entendemos que si se omite esta advertencia en la oferta motivada que la entidad efectúa al perjudicado, no debería dar lugar a la invalidez de la misma, con las consecuencias punitivas que ello conlleva, siempre que se cumplan los demás requisitos establecidos en el art. 7 LRCSCVM.

Finalmente, se dice en el apartado e), que podrá consignarse para pago la cantidad ofrecida. Añadiendo que la consignación podrá hacerse en dinero efectivo, mediante un aval solidario de duración indefinida y pagadero a primer requerimiento emitido por entidad de crédito o sociedad de garantía recíproca o por cualquier otro medio que, a juicio del órgano jurisdiccional correspondiente, garantice la inmediata disponibilidad, en su caso, de la cantidad consignada.

Entendemos que esta consignación, que deber ser para pago, -por tanto, consignación *pro soluto* regulada por los arts. 1176 y ss. CC-, debe realizarse si el perjudicado rechaza la oferta o no contesta al ofrecimiento del asegurador. Puesto que si acepta la oferta, lo normal es que el asegurador el abone el importe directamente a él, normalmente, en la cuenta que designe.

---

<sup>410</sup> Sobre este requisito, opinan, JIMÉNEZ SEGADO, C. y PUCHOL AIGUABELLA, M., “Novedades de la acción ejecutiva de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (sobre la reforma efectuada por la Ley 21/2007, de 11 de julio), *Diario La Ley*, AÑO XXVIII. Número 6845, 20 de diciembre de 2007, que el objetivo de este requisito es evitar esas frecuentes renunciaciones generales «a todo», que los perjudicados suelen firmar por múltiples causas (tiempo, dinero, desconocimiento), y que tienen el efecto de excluir toda ulterior indemnización de algunos daños y perjuicios que aparecen trascurrido cierto tiempo desde el accidente, pero que son consecuencia de aquél y debe ser resarcido (ej.: una agravación de una secuela).

Por otro lado, nada dice este precepto respecto a la forma en la que debe hacerse la oferta motivada. Por lo tanto, consideramos que debe hacerse por escrito, relacionando o acompañando los documentos en los que se fundamente la oferta. Para garantizarse el asegurador de la recepción de la oferta por parte del perjudicado, convendría hacerlo por algún medio que así lo acreditara, como correo certificado, burofax, etc. Sin embargo, en la práctica, se utiliza el correo ordinario o el electrónico, sin que sea una cuestión que plantee demasiados problemas.

#### **12.1.2.5 La aceptación de la oferta por el perjudicado**

El segundo inciso del párrafo 3º del art. 7.2 señala que se “...*devengarán intereses de demora en el caso de que, habiendo sido aceptada la oferta por el perjudicado, ésta no haya sido satisfecha en el plazo de cinco días, o no se haya consignado para pago la cantidad ofrecida*”. Por tanto, el asegurador, cuando le conste que la oferta ha sido aceptada por parte del perjudicado, debe proceder al pago, dentro del plazo de cinco días o, en su caso, a la consignación de la cantidad ofertada.

No cabe duda que cinco días es un plazo muy corto, que le supone al asegurador una especial diligencia para cumplirlo. Pensemos que por razones administrativas no es fácil que los aseguradores puedan hacer pagos todos los días. Lo normal es que se hagan pagos una vez por semana. Esto ha hecho que los aseguradores hayan buscado mecanismos para agilizar sus pagos.

Además, nos parece excesiva la sanción de la imposición de intereses, si no se paga en esos cinco días. Pensemos en un asegurador diligente, que ha hecho la oferta en los plazos establecidos, en la cuantía correcta y se retrasa en dos días.

Por otro lado, no parece que tenga sentido la consignación en supuestos de aceptación de la oferta. Creemos que en estos casos lo normal será el pago al perjudicado por cualquier medio válido. La consignación tendría sentido si el perjudicado rechazara la oferta o quizá si no contestase a la misma. A esto habría que añadir el problema que se le plantea al asegurador consignar en un plazo tan reducido. Si se está sustanciando un procedimiento judicial en el momento en el que nos encontramos, no habrá demasiado

problema en consignar, pero si no es así, la cuestión se complica, porque en este caso, el asegurador debe iniciar un procedimiento de jurisdicción voluntaria para cumplir con esta norma.

Debe advertirse que, en todo caso, esta consignación a la que nos estamos refiriendo, *pro soluto*, no tiene los mismos efectos que la prevista en el art. 9. b) LRCSCVM, que prevé también la consignación cuando los daños causados a las personas hubiesen de sufrirse por éstas durante más de tres meses o su exacta valoración no pudiera ser determinada a efectos de la presentación de la oferta motivada.

La LRCSCVM no prevé el supuesto en el que el asegurador rechace expresamente la oferta, normalmente porque no está de acuerdo con la cantidad propuesta por la entidad aseguradora, cuestión que, si no hay nueva oferta o acuerdo entre las partes, debe resolverse en el procedimiento judicial correspondiente. Cabe pensar que estos supuestos, en virtud de lo establecido en el art. 7.2 e), la entidad aseguradora deberá consignar la cantidad ofrecida para pago, si quiere liberarse del abono de los intereses moratorios.

No obstante, el Reglamento del SOA, se refirió a este supuesto en su art. 16, que establece que no se impondrán intereses moratorios en cuanto a la cantidad ofrecida, cuando el perjudicado no acepte la oferta motivada de indemnización y la entidad aseguradora consigne en el plazo de cinco días las cuantías indemnizatorias reconocidas en la oferta motivada. En consecuencia, solo respecto a la cantidad ofrecida, la aseguradora enervará intereses si consigna, con las dificultades indicadas, respecto al plazo de cinco días desde que tiene conocimiento del rechazo de la oferta por parte del perjudicado.

¿Y si el perjudicado no se pronuncia sobre su aceptación o rechazo? En este caso, al igual que en el caso de rechazo, debemos llegar a una solución similar a la indicada en el párrafo anterior. El art. 16 del Reglamento del SOA citado, en su letra a) también se refiere a este supuesto, señalando que no se producirán los intereses moratorios a los que se refiere el art. 9.a) LRCSCVM cuando se haya presentado al perjudicado la oferta



motivada de indemnización dentro del plazo previsto y con el contenido dispuesto en su artículo 7.3, y aquél no se pronuncie sobre su aceptación o rechazo.

Como puede verse, en estos casos en los que el perjudicado no contesta en ningún sentido a la oferta del asegurador, éste se libera del pago de intereses moratorios, sin exigirle, como en el supuesto de rechazo de la oferta, la consignación de la cantidad ofertada.

No nos parece, en congruencia con toda la regulación del procedimiento de oferta motivada y con lo dicho en este trabajo que, en estos casos, no tenga también el asegurador que consignar la cantidad ofertada para liberarse del pago de los intereses moratorios del art. 20 LCS. Si decimos que, aunque no se efectúe reclamación por parte del perjudicado, el asegurador debe de mantener una actitud activa desde el momento en el que tenga conocimiento del siniestro o que subsisten los dos sistemas de indemnización (El regulado en el art. 7 LRCSCVM y en los artículos 18 y 20 LCS), no parece razonable que en este supuesto el asegurador deje transcurrir el tiempo a ver si el asegurado contesta o reclama judicialmente, sin que sea penalizado con el pago de los intereses moratorios.

#### **12.1.2.6 La indemnización por daños en los bienes en los siniestros cuya tramitación, liquidación y pago se efectúa mediante los convenios entre aseguradoras**

Los convenios de indemnización directa (CIDE Y ASCIDE) son una herramienta muy eficaz para la tramitación de siniestros de daños materiales, pues mediante este sistema se liquidan anualmente cientos de miles de siniestros por parte de las aseguradoras y, además, se hace un breve espacio de tiempo.

En lo que ahora nos interesa, la característica principal de estos convenios es que una vez que las entidades se ponen de acuerdo respecto a la responsabilidad en el accidente, normalmente en un plazo inferior a 72 horas, es la aseguradora del vehículo no responsable del accidente –llamada entidad acreedora- la que se hace cargo de la

reparación del vehículo de su propio asegurado<sup>411</sup>. Basta para ello, que la aseguradora tenga la declaración amistosa de accidente de su propio asegurado.

Por este motivo, cuando se adaptó a nuestro Ordenamiento jurídico el régimen de oferta y respuesta motivadas, hubo una gran preocupación en el sector asegurador, porque si se aplicaba a este tipo de siniestros, iba a ralentizar su tramitación y resolución, porque debía ser la entidad responsable, que no intervenía en la reparación del siniestro, de acuerdo con lo dicho en el párrafo anterior, la que debería dirigirse al perjudicado, previa reclamación de éste, para efectuarle la oferta motivada. Todo ello daría lugar a una carga burocrática, innecesaria en este tipo de siniestros con consecuencias de daños materiales a los vehículos.

De este modo, en la tramitación parlamentaria de la Ley 21/2007, de 11 de julio, desde el sector asegurador se pedía que la comunicación que realice la “entidad acreedora” a la “entidad deudora” dentro del plazo de 72 horas desde la recepción de la reclamación (art. 7 Convenio CIDE) aceptando el pago del módulo se debería considerar una “oferta motivada” de indemnización<sup>412</sup>.

No se consiguió que la Ley 21/2007 recogiera ninguna previsión sobre esta cuestión, pero sí, acertadamente, un año después, en el Reglamento del SOA, cuyo art. 17 regula detalladamente esta cuestión.

De esta forma, en el primer apartado de este artículo se dispone que en *“aquellos siniestros cuya tramitación, liquidación y pago se efectúe en el marco de los convenios de indemnización directa suscritos entre entidades aseguradoras para la tramitación de siniestros se entenderá cumplida la obligación de presentar la oferta motivada de indemnización por los daños en los bienes, prevista en el artículo 7.2 del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de*

---

<sup>411</sup> En tal caso, la aseguradora del vehículo responsable del accidente, llamada deudora, le abona a la entidad del otro vehículo (acreedora) un módulo, que representa el coste medio sectorial, independiente de la cuantía de los daños producidos.

<sup>412</sup> Así consta en un documento elaborado por Unespa, patronal del seguro, cuyo título es: “Cuestiones suscitadas con la aprobación del proyecto de ley por el que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro de la circulación de vehículos a motor (RDL 8/2004, de 29 de octubre) y el texto refundido de la ley de ordenación y supervisión de seguros privados (RDL 6/2004, de 29 de octubre)”.

*Vehículos a Motor, cuando, antes de que transcurran tres meses desde la recepción de la reclamación del perjudicado, la entidad aseguradora de éste le satisfaga la indemnización correspondiente a los daños en los bienes derivados del siniestro o proceda a su reparación”.*

Es, por tanto, la propia entidad aseguradora del perjudicado la que sustituye a la responsable en la emisión de la oferta motivada, produciéndose para ello, tal como previene el párrafo segundo del art. 17.1, una subrogación de la entidad aseguradora del perjudicado en la posición de la del responsable, en cuyo nombre y por cuenta de la cuál satisface la indemnización.

El párrafo tercero del art. 17.1, se ocupa de aclarar la situación que se produce cuando en el accidente se ocasionan daños personales y materiales. En tal caso, respecto a los daños personales, ajenos a este tipo de convenios, es la aseguradora del vehículo responsable la que tiene que cumplir con el mandato del art. 7 LRCSCVM.

En el art. 17.2 se prevé el supuesto de que, por los motivos que sean, la propia entidad aseguradora del vehículo no responsable (acreedora) no satisfaga o repare los daños a su asegurado. En este caso, desaparece la excepción del apartado 1º y es la entidad del vehículo responsable la que deberá presentar la oferta motivada de indemnización o, en su caso, la respuesta motivada en los términos y dentro de los plazos previstos en el artículo 7 LRCSCVM.

### **12.1.3 La respuesta motivada**

#### **12.1.3.1 Aspectos generales**

Cuando no se dan los presupuestos necesarios para emitir una oferta motivada, la entidad aseguradora, debe dar, en los mismos plazos establecidos para la oferta, una respuesta que fundamente su decisión de no abonar la indemnización correspondiente, bien porque no lo va hacer en ningún momento, por ejemplo, porque entiende que no hay responsabilidad de su asegurado, bien porque todavía no está cuantificado el daño, debiendo, en este caso, informar motivadamente de la situación del siniestro cada dos

meses desde el envío de la respuesta motivada y hasta que se efectúe la oferta motivada de indemnización, en virtud de lo establecido en el art. 18.3 del Reglamento del SOA. Por ello, en el sistema instaurado por la Ley 21/2007, de 11 de julio, es tan importante la oferta motivada como la respuesta motivada. En definitiva, se trata de que las entidades aseguradores actúen de forma diligente y que fundamenten la decisión que tomen respecto a la reclamación del perjudicado.

Sin embargo, como veremos, la respuesta motivada tiene una regulación más imprecisa que la oferta motivada y, como pusimos de manifiesto al principio de este trabajo, presenta algunas contradicciones. En este sentido, lo primero que apreciamos es que mientras la oferta motivada realizada en los términos del art. 7.2 y 21.1 LRCSCVM, enerva intereses para la entidad aseguradora, según lo señalado en el art. 9 a) de esta Ley, nada se dice al respecto en relación con la respuesta motivada<sup>413</sup>.

¿Significa esto que la respuesta motivada no enerva los intereses moratorios para la entidad aseguradora? Si fuera así: ¿qué sentido tiene la respuesta motivada? ¿Su función sería solamente evitar las sanciones administrativas a las que se refiere el párrafo 2º del art. 7.2?<sup>414</sup>

Desde luego, no parece que eso sea lo que se desprende de lo establecido en el art. 18 del Reglamento, que indica que en el caso de no estar cuantificado el daño, la respuesta motivada cumple su objetivo con dar determinada información al perjudicado respecto a los pagos realizados, en su caso, y sobre la evolución de sus daños.

Nos inclinamos a pensar que la respuesta motivada, efectuada con los presupuestos establecidos en el art. 7 LRCSCVM y, en su caso, en el art. 18 del Reglamento del SOA, debe enervar los intereses establecidos en el art. 9 de la Ley. No obstante, en el

---

<sup>413</sup> Sobre esta cuestión, vid. REGLERO CAMPOS, F. *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit. pág. 725, que señala que “este asunto fue tratado en la tramitación parlamentaria de la Ley 21/2007, de 11 de julio. Así, las enmiendas 1, 5 y 25 de los GG PP Popular, CiU y Coalición Canaria, presentadas en el Congreso de los Diputados (que reprodujeron en el Senado: enmiendas núms. 17 [GP CiU], 27 [GP Popular]), proponían dar a la respuesta motivada los mismos efectos que a la oferta de indemnización, incluyendo la falta de devengo de intereses moratorios, cuestión que como vemos no prosperó”.

<sup>414</sup> Así parece indicarlo la SAP de Barcelona (Sección 19ª), de 16.2.2011, al disponer: “La realización de una respuesta motivada por la aseguradora pero sin realizar consignación ni oferta motivada alguna evita la sanción administrativa pero no el pago de intereses moratorios”.

caso de que la respuesta no esté bien fundamentada o no se den los requisitos establecidos en el art. 18 del Reglamento SOA, el juez debe valorar, en virtud de lo previsto en el art. 20.8 LCS, si estamos ante una causa justificada o no para la imposición de los intereses moratorios a la entidad aseguradora. La misma solución habría que dar a la oferta motivada, por la diferencia entre la cantidad ofrecida y la finalmente determinada por el juzgador.

Por otro lado, tal vez por haberse superpuesto el régimen de oferta y respuesta motivadas al ya existente, también apreciamos una contradicción respecto a la regulación de los siniestros cuando los daños causados a las personas hubiesen de sufrirse por éstas durante más de tres meses o su exacta valoración no pudiera ser determinada a efectos de la presentación de la oferta motivada. En estos casos, en virtud del art. 9.b) LRCSCVM, parece que para evitar el devengo de intereses, la entidad aseguradora, al no poder emitir una oferta motivada, debe consignar la cantidad que considere adecuada, de acuerdo con la previsiones que tenga, debiéndose pronunciarse el órgano jurisdiccional sobre la suficiencia o ampliación de la cantidad consignada por la aseguradora<sup>415</sup>.

Sin embargo, no parece deducirse lo mismo de la regulación de la respuesta motivada en el art. 18 del Reglamento SOA, que prevé, para estos mismos supuestos, en los que no se podido cuantificar el daño, que la entidad aseguradora emita una respuesta motivada informando de los pagos a cuenta o los pagos parciales anticipados, del compromiso de presentar una oferta motivada de indemnización tan pronto como se hayan cuantificado los daños y de informar motivadamente de la situación del siniestro cada dos meses desde el envío de la respuesta motivada y hasta que se efectúe la oferta motivada de indemnización.

Por tanto, si en estos siniestros, que podríamos considerarlos como graves, la entidad aseguradora se limita a cumplir las previsiones del art. 18 Reglamento SOA, sin proceder a la consignación recogida en el art. 9 b) LRCSCVM, ¿Se le podrían imponer

---

<sup>415</sup> Entendemos que, en ese caso, a diferencia de la consignación regulada en el art. art. 7.3 e), al no haberse todavía cuantificado el daño, estamos ante una consignación *pro solvendo*, cuyos efectos son únicamente enervar intereses.

los intereses moratorios? Pensamos que no, sobre todo por cuestiones prácticas<sup>416</sup>. La regulación prevista el art. 18 del Reglamento SOA, pese a tratarse de una norma de inferior rango, tiene más sentido que la consignación establecida en el art. 9 b) LRCSCVM, puesto que su función es meramente enervadora de los intereses. Sin embargo, la regulación del art. 18 del Reglamento SOA exige a las entidades aseguradoras una actitud activa y diligente en la tramitación de este tipo de siniestros, puesto que aparte de informar de los pagos a cuenta, debe también hacerlo cada dos meses de la situación del lesionado, lo que les obliga a hacer un seguimiento continuado del mismo, en la mayoría de las ocasiones bajo la supervisión de sus servicios médicos.

En la práctica, muchas entidades, en virtud del art. 18 Reglamento SOA, lo que hacen cada dos meses no es solo informar de la situación del lesionado, sino abonarle los daños que ya están consolidados, como los días hospitalarios e impeditivos y, en algunos casos, si así es, las secuelas o factores correctores que en ese momento también están consolidados. No cabe duda, que esta actuación es más razonable y práctica que la mera consignación para enervar intereses y, por supuesto, acorde con lo establecido en el art. 18 del Reglamento SOA. Además, esta consignación en nada beneficia el perjudicado, mientras que si se sigue lo establecido en el art. 18 Reglamento SOA, se está atendiendo y beneficiando al lesionado.

En todo caso, la regulación de la respuesta motivada viene recogida en el párrafo 1º del art. 7.2, según el cual, si el asegurador no hubiera hecho una oferta de indemnización, o si la reclamación hubiera sido rechazada, *“dará una respuesta motivada que cumpla los requisitos del apartado 4 de este artículo”*. Por tanto, si el asegurador no hace una oferta de indemnización a la reclamación del perjudicado, deberá al menos darle una respuesta, especificando las razones por las que no lo hace.

### **12.1.3.2 Contenido de la respuesta motivada**

---

<sup>416</sup> No parece deducirse esto de la STS (Sala 1ª) de 21 de enero de 2013 (RJ\2013\1824), que después de referirse al régimen de intereses instaurado por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995, señala que: “Hasta la entrada en vigor de la reforma introducida por la Ley 21/2007 (RCL 2007, 1355) (artículo 7.3 e], en relación con el artículo 9) esta Sala no ha considerado necesario ofrecer al perjudicado las cantidades consignadas para obtener los efectos liberatorios al reconocerle una finalidad estrictamente de garantía (SSTS de 26 de marzo de 2009, RC n.º 469/2006 ( RJ 2009, 2391 ) , 12 de julio de 2010, RC n.º 694/2006 (RJ 2010, 6036))”. Por lo tanto, para el TS la consignación a la que se refiere el art. 9.b) LRCSCVM, no tiene efectos liberatorios, salvo que se entregue a la víctima.

El apartad 4º del art. 7 LRCSCVM, nos dice que si el asegurador no realiza una oferta motivada, deberá dar una respuesta motivada, en los mismos plazos, ajustada a una serie de requisitos. Es evidente que así será en los casos en los que no quede acreditada la responsabilidad del conductor asegurado o en los casos en los que no esté todavía cuantificado el daño<sup>417</sup>. En este caso, deberá cumplir con las previsiones contempladas en el art. 18 del Reglamento SOA.

El primer motivo, señalado en apartado a) tiene que ver con lo que acabamos de decir: el asegurador *“Dará contestación suficiente a la reclamación formulada, con indicación del motivo que impide efectuar la oferta de indemnización, bien sea porque no esté determinada la responsabilidad, no se haya podido cuantificar el daño o bien porque existe alguna otra causa que justifique el rechazo de la reclamación, que deberá ser especificada”*.

En el apartado b) se indica, al igual que el previsto para la oferta motivada, en el art. 7.2 c), que la respuesta motivada deberá contener también de forma desglosada y detallada, los documentos, informes o cualquier otra información de que se disponga, que acrediten las razones de la entidad aseguradora para no dar una oferta motivada.

Sobre este requisito, nos remitimos a lo indicado en los párrafos precedentes, respecto a la documentación que hay que acompañar a la oferta motivada. En este caso, las entidades aseguradoras, en la práctica, actúan de la misma forma. Se limitan a indicar los documentos en los que se basa su respuesta motivada, sin acompañarlos.

Por último, en el apartado c) se precisa que la respuesta motivada, *“Incluirá una mención a que no requiere aceptación o rechazo expreso por el perjudicado, ni afecta al ejercicio de cualesquiera acciones que puedan corresponderle para hacer valer sus derechos”*.

---

<sup>417</sup> Puede haber otros motivos, como la falta de aseguramiento o incumplimientos legales por parte del asegurado, como impago de primas, incumplimientos en caso de transmisión del vehículo asegurado, etc. no obstante, en estos últimos supuestos hay que tener en cuenta la inoponibilidad de determinadas excepciones que el asegurador no puede oponer al perjudicado, en virtud del ejercicio por éste de la acción directa recogida en el art. 76 LCS.

En todo caso, como ya hemos indicado, la repuesta motivada debe estar fundamentada en alguna o algunas de las causas justificadas a que se refiere el párrafo 3º del art. 7.2, lo que normalmente implicará que la omisión de una oferta de indemnización lo es por causa que no le es imputable. Tales causas consistirán, fundamentalmente, en la inexistencia de responsabilidad del asegurado<sup>418</sup>, la imposibilidad de cuantificar el daño, la falta de colaboración del perjudicado en la cuantificación del daño, etcétera<sup>419</sup>.

La regulación de la respuesta motivada en el art. 7 LRCSCVM, fue desarrollada, como hemos dicho, en el art. 18 del Reglamento SOA, Sin embargo este desarrollo solo está pensado por la supuestos de daños graves, en los que las entidades aseguradoras o el Consorcio de Compensación de Seguros no formulen una oferta motivada por no haberse podido cuantificar plenamente el daño.

En estos casos, la repuesta motivada debe hacer referencia a los pagos a cuenta o pagos parciales anticipados a cuenta de la indemnización resultante final, atendiendo a la naturaleza y entidad de los daños, al compromiso de la entidad aseguradora de presentar oferta motivada de indemnización tan pronto como se hayan cuantificado los daños y al compromiso de la entidad aseguradora de informar motivadamente de la situación del siniestro cada dos meses desde el envío de la respuesta motivada y hasta que se efectúe la oferta motivada de indemnización.

#### **12.1.4 Los intereses moratorios**

En cualquier caso, podrá discutirse si la respuesta motivada puede o no dar lugar a los intereses moratorios del art. 9 a) LRCSCVM, pero lo que está claro que si no se efectúa por el asegurador oferta motivada ni respuesta motivada en el plazo de tres meses desde la reclamación del perjudicado, debe imponérsele dichos intereses, al margen de las posibles sanciones administrativas señaladas en el párrafo 2º del art. 7.2 LRCSCVM.

---

<sup>418</sup> Sobre la inexistencia de responsabilidad, la SAP de Madrid (Sección 6ª), de 31.5.2012, indica: “La falta de atribución de la responsabilidad según la aseguradora no resulta suficiente para cumplir con los requisitos de la respuesta motivada por lo que deberá abonar los intereses moratorios al no cumplir con la oferta motivada”.

<sup>419</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., pág. 724.



En efecto, el párrafo 3º del art. 7.2, establece: “*Trascurrido el plazo de tres meses sin que se haya presentado una oferta motivada de indemnización por una causa no justificada o que le fuera imputable al asegurador, se devengarán intereses de demora, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9 de esta Ley*”.

Lo primero que se advierte es que si existe “*causa justificada*” por parte de la entidad aseguradora para no presentar la oferta motivada, no se le impondrán los intereses indicados. En tal caso, deberá presentar, de acuerdo en el párrafo 1º del art. 7.2 una respuesta motivada fundamentando el motivo por el que no le realiza la oferta motivada, porque de no hacerlo, aunque existiera causa justificada, se le impondrían los intereses de forma automática.

El problema se plantea en los casos en los que no existe “*reclamación*” por parte del perjudicado. Ya nos hemos manifestado sobre esta cuestión en el punto II (v. *supra* apdo. II.1, II.2), al que me remito.

De otro lado, vemos que el párrafo 3 del art. 7.2, al hablar de la imposición de los intereses, se remite al art. 9 LRCSCVM, en que se regulan con carácter especial. Este artículo, en su párrafo 1º, indica que si el asegurador incurre en mora, la indemnización de daños y perjuicios debidos por el asegurador se regirá por lo dispuesto en el artículo 20 LCS, con ciertas singularidades.

Lo primero que observamos, debido a la superposición de los dos regímenes a los que hemos aludido en este trabajo, es que en el régimen de la LRCSCVM, si el perjudicado reclama al asegurador y éste incumple con el régimen de oferta y respuesta motivadas, el *dies a quo* para el cómputo de intereses, será desde la reclamación del perjudicado. Sin embargo, si no existe reclamación, pero igualmente se le imponen los intereses a la entidad aseguradora, en virtud de la especial diligencia que debe tener en todo momento, aplicándose en este caso el régimen general de los artículos 18 y 20 LCS, el *dies a quo*, de acuerdo con el art. 20.3 LCS, será desde la producción del siniestro<sup>420</sup>.

---

<sup>420</sup> El art. 20.3 LCS, indica que: “Se entenderá que el asegurador incurre en mora cuando no hubiere cumplido su prestación en el plazo de tres meses desde la producción del siniestro o no hubiere procedido

Por otro lado, el párrafo 3º *in fine* del art. 7.2 dispone que *“Igualmente se devengarán intereses de demora en el caso de que, habiendo sido aceptada la oferta por el perjudicado, ésta no haya sido satisfecha en el plazo de cinco días, o no se haya consignado para pago la cantidad ofrecida”*.

Ya hemos indicado que se trata de un plazo excesivamente corto, que impide, en no pocas ocasiones, que la entidad aseguradora efectúe el pago.

Dicho lo anterior, lo que resulta evidente es que el régimen de oferta y respuesta motivadas parece que está pensado para los siniestros que no presentan grandes problemas respecto a la determinación de la responsabilidad civil y sobre la cuantificación del daño. De este modo, los siniestros leves en los que esté acreditada la responsabilidad, se liquidan sin demasiados problemas, por cuanto que, además de esta diligencia que la Ley exige a las aseguradoras, éstas tienen interés en cerrar rápidamente los siniestros. Por su parte, los siniestros en los que la entidad aseguradora no entiende acreditada su responsabilidad, de acuerdo con el criterio de imputación establecido en el art. 1 LRCSCVM, deberá presentar respuesta motivada, siendo el juzgador, en su caso, el que determine si había o no justificación para denegar la reclamación.

Pero, ¿Qué ocurre en los siniestros graves, cuya determinación y cuantificación del daños se demora más allá de tres meses?, o, dicho de otro modo, ¿Qué deben hacer las aseguradoras en estos casos?, ¿Deben, en todo caso, las aseguradoras, consignar el importe de la cantidad estimada?

Son muchas las combinaciones que se pueden dar a estas preguntas y de eso se ha encargado la jurisprudencia, no habiendo, de momento, una doctrina clara al respecto. Intentado resumir o aclarar estas cuestiones, entendemos que se pueden dar dos situaciones:

---

al pago del importe mínimo de lo que pueda deber dentro de los cuarenta días a partir de la recepción de la declaración del siniestro”.

a) Que se ponga en marcha el procedimiento de oferta y respuesta motivadas, bien porque existe reclamación del perjudicado, bien porque se interpreta que cualquier conocimiento que tenga del siniestro la entidad aseguradora, pone en marcha este procedimiento especial<sup>421</sup>. En este caso, se podrían dar dos situaciones, de forma excluyente o simultánea: i) La entidad aseguradora, en base a lo previsto en el art. 9 b) LRCSCVM, procede a la consignación dentro del procedimiento judicial de las cantidades provisionadas, debiendo pronunciarse el órgano judicial sobre la suficiencia o no de las mismas<sup>422</sup>. En este caso, salvo los daños que ya estén determinados y cuantificados, esas cantidades no serán para entrega al lesionado, puesto que no está todavía determinado el daño; ii) La entidad aseguradora, en base a lo establecido en el art. 18 del Reglamento SOA, da una respuesta motivada a la víctima, informándole cada dos meses de su situación, de los pagos a cuenta y del compromiso de que una vez determinados y cuantificados los daños, le hará una oferta motivada por lo debido<sup>423</sup>.

b) Que se entienda que no se pone en marcha este régimen especial de la oferta y respuesta motivadas, establecidos en los artículos 7 y 22.1 LRCSCVM<sup>424</sup>. En tal caso, habría que aplicar el régimen general establecido en el art. 9 LRCSCVM y en los artículos 18 y 20 LCS, debiendo realizar la aseguradora la consignación o el pago, dentro de los tres meses siguientes, desde que tuvo conocimiento del siniestro<sup>425</sup>.

### **12.1.5 La oferta motivada y el auto de cuantía máxima**

---

<sup>421</sup> La SAP de Albacete, Sección 2ª, de 21 de enero de 2013, indica que la aseguradora tiene el deber de presentar la oferta motivada en todo caso, si hay reclamación del perjudicado por aplicación del artículo 7.2 y si no hay reclamación desde que tenga conocimiento del siniestro, con fundamento en su deber de diligencia.

<sup>422</sup> La SAP de Madrid, Sección 1ª, de 13 de septiembre de 2012, señala que el asegurador no tiene que consignar sino realizar una oferta motivada dentro de los tres meses siguientes a la reclamación del perjudicado, entendiendo por tal cuando tenga conocimiento del siniestro.

<sup>423</sup> Ya nos hemos pronunciado en el sentido de que esta segunda vía del art. 18 Reglamento SOA es más práctica y más beneficiosa para el lesionado. Si se consigna a efectos de enervar intereses y no se le puede entregar esas cantidades al lesionado, porque no está determinado el daño, no se beneficia a nadie. Ahora bien, si cada dos meses se le informa y se le abonan los daños consolidados y gastos: días improductivos, secuelas consolidadas, gastos médicos, etc., la víctima está mejor atendida y la aseguradoras muestra una actitud activa y diligente en la tramitación del siniestro.

<sup>424</sup> Hemos visto que, para algunos autores y en algunas sentencias, si no hay reclamación formal del perjudicado, no se pone en funcionamiento el régimen especial de oferta y respuesta motivadas.

<sup>425</sup> En este sentido, señala PORRES ORTIZ DE URBINA, E., “Consignación y oferta motivada: convivencia entre ambas figuras”, *XXIX Jornadas de Jueces y Magistrados*, organizadas por Pelayo, 7 de mayo de 2013, pág. 16, que la consignación está prevista con carácter general en el artículo 20 de la LCS, incluso para el supuesto en que no pueda concretarse el daño, en cuyo caso debe consignarse la cantidad mínima en que pueda calcularse de forma provisional la indemnización que pueda ser exigida una vez se liquide el daño.

La Ley 21/2007, de 11 de julio, suprimió del art. 13 LRCSCVM, donde se regula el auto de cuantía máxima, el párrafo que determinaba la posibilidad de que el juez llevase a cabo determinadas diligencias, una vez terminado el procedimiento penal. Estas diligencias tenían como misión concretar la cantidad por la que había que dictar el auto de cuantía máxima.

Dicha supresión, fue sustituida por esa misma Ley, por algunos párrafos que hacen referencia a la oferta y respuesta motivadas. Así, se indica en el citado artículo que: *“(...) El auto referido se dictará a la vista de la oferta motivada o de la respuesta motivada del asegurador o del Consorcio de Compensación de Seguros”*. En el párrafo siguiente, se añade: *“En todo caso, antes de dictarse el auto, si en las actuaciones no consta oferta motivada o respuesta motivada según las prescripciones de esta Ley, el juez convocará a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores, incluido, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, a una comparecencia en el plazo de cinco días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la respuesta motivada, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes”*.

Esto pone en evidencia una clara conexión entre la oferta y respuesta motivadas y el auto de cuantía máxima que debe dictar el juez penal, cuando ha habido una resolución que pone fin a un procedimiento penal sin declaración de responsabilidad penal y, en consecuencia, tampoco civil.

Esta conexión de la que hablamos tiene una evidente finalidad transaccional, pretendiendo que las partes, que todavía no han llegado a un acuerdo en la resolución del siniestro, lo hagan a instancia del órgano judicial, antes del dictado del auto de cuantía máxima. En tal caso, el juez, ya no dictará esta resolución, sino que homologará el acuerdo al que han llegado las partes, con los efectos de una transacción judicial.

Como decimos, la comparecencia de las partes, a la que se refiere el art. 13 LRCSCVM, tiene el objetivo de que las mismas lleguen a un acuerdo. Sin embargo, esta comparecencia debe darse solo en el supuesto de que no haya habido oferta o motivadas durante la sustanciación del procedimiento penal, por parte de la entidad aseguradora o

el CCS. Si la ha habido, a la vista de la oferta o respuesta, el juez se limitará al dictado del título

Ahora bien, si no consta oferta o respuesta motivadas que por parte de las aseguradoras intervinientes en el accidente o el CCS, es cuando el juez citará a las partes a una comparecencia con la finalidad de llegar a un acuerdo transaccional en la resolución del siniestro.

De este modo, el art. 13, señala que *“si en las actuaciones no consta oferta motivada o respuesta motivada según las prescripciones de esta Ley, el juez convocará a los perjudicados y posibles responsables y sus aseguradores, incluido, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, a una comparecencia en el plazo de cinco días, a fin de que pueda aportarse la oferta o la respuesta motivada, o hacerse las alegaciones que consideren convenientes”*.

Parece que esta comparecencia debe sustanciarse sin ningún tipo de formalismos, por lo que el juez debe dar opción a las partes a que hagan las propuestas que estimen convenientes y se opongan a las de contrario.

Algunos autores, antes de la reforma operada por la Ley 21/2007, de 29 de octubre, proponían que se regulara bajo los trámites previstos para la liquidación de daños y perjuicios conforme a la LEC (art. 712 y siguientes de la LEC)<sup>426</sup>. Sin embargo, nada se ha previsto en la regulación actual, por lo que a falta de determinación expresa la misma deberá desarrollarse teniendo en cuenta sus fines, esto es, favorecer el acuerdo entre las partes y en caso contrario permitir alegar a las mismas con relación al contenido del auto de cuantía máxima y en términos que resulte respetuoso con los principios de audiencia, contradicción e igualdad de armas<sup>427</sup>.

Será el juez el que inste a las entidades aseguradoras para que aporten, porque no lo han hecho antes, la oferta o respuesta motivada. A continuación, deberá abrir un turno de

---

<sup>426</sup> Así lo indica VILLAMARÍN LÓPEZ, M<sup>a</sup> L., *Ejecución forzosa y circulación de vehículos a motor: el régimen procesal del denominado Auto de Cuantía Máxima*, Editorial Aranzadi, S.A., Pamplona, 2008.

<sup>427</sup> De este modo, se expresa ABELLA LÓPEZ, J., “El auto de cuantía máxima. Cuestiones prácticas en la creación del título”. *Tráfico y Seguridad Vial*, N<sup>o</sup> 147, Sección Doctrina, Marzo 2011.

intervenciones, en el que cada una de las partes deber alegar lo que estime oportuno, intentando, en todo momento, el juzgador que haya una acuerdo entre las partes, aseguradora responsable y perjudicado, en relación a indemnizaciones correspondientes.

Si en la comparecencia se llegase al acuerdo que la justifica, el mismo será homologado por el juez con los efectos de una transacción judicial.

De no alcanzarse acuerdo, se dictará auto de cuantía máxima en el plazo de tres días desde la terminación de la comparecencia y contra el mismo no podrá interponerse recurso alguno. En este caso, entendemos que las partes deberán pronunciarse sobre el contenido del auto: los hechos probados, las entidades intervinientes o no, la valoración de los daños, según el sistema de valoración de daños establecido en el Anexo de la LRCSCVM, etc., valorando el juzgador estas alegaciones a la hora de dictar el auto, teniendo en cuenta, además, el informe del médico forense.

#### **12.1.6 Conclusiones**

Como corolario a lo indicado en los epígrafes analizados sobre la oferta y respuesta motivadas, podemos llegar a las siguientes conclusiones:

a) El procedimiento de oferta y respuesta motivadas, pretende proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, exigiendo a las entidades aseguradoras ser diligentes ante las reclamaciones de los asegurados. Debe, en todo caso, valorarse en todo el procedimiento, la diligencia del asegurador, en aras a llegar a un acuerdo con el perjudicado, independientemente de que exista o no reclamación por parte de éste. Basta con que el asegurador tenga conocimiento del siniestro, para mostrar esta actitud activa y diligente en su resolución.

b) La instauración de este procedimiento especial fue realizado sin tener en cuenta el existente anteriormente, superponiéndose ambos procedimientos. Por ello, en la actualidad coexisten dos procedimientos de atención a los lesionados de tráfico: la oferta y respuesta motivadas (artículos 7, 9 y 22.1 LRCSCVM) y la previsión, con

carácter general, establecida en los artículos 18 y 20 LCS. Este hecho ha dado ciertos problemas de interpretación, que hemos puesto de manifiesto en este estudio.

c) En todo el procedimiento, hay que tener en cuenta lo establecido en el párrafo cuarto del art. 7.2 LRCSCVM: *“El asegurador deberá observar desde el momento en que conozca por cualquier medio la existencia del siniestro una conducta diligente en la cuantificación del daño y la liquidación de la indemnización”*. Esta previsión constituye un principio general que subyace en todo el sistema y que debe ser tenido en cuenta a la hora de interpretarlo. Así lo ha hecho la jurisprudencia en numerosas ocasiones.

d) En consecuencia con lo anterior, podemos decir que la reclamación del perjudicado – que no está regulada- es una forma de iniciar el proceso, pero no la única. Por tanto, la oferta y respuesta motivadas se aplicarán tanto si existe reclamación como si no, siempre que el asegurador tenga conocimiento del siniestro por cualquier medio. Sin embargo, hay un sector de la jurisprudencia que hace una interpretación más literal de la norma, entendiendo que si no hay reclamación en sentido estricto, no se pone en marcha este procedimiento y, por tanto, no se deben imponer intereses moratorios a la entidad aseguradora.

e) Los efectos de la respuesta motivada no están bien indicados en la legislación, sobre todo, por la contradicción del art. 9 b) LRCSCVM y el art. 18 del Reglamento SOA. Por ello, hemos dicho que parece que el sistema de oferta y respuesta motivadas está pensado para los siniestros que no presentan grandes problemas respecto a la determinación de la responsabilidad civil y sobre la cuantificación del daño. De este modo, los siniestros leves en los que esté acreditada la responsabilidad, se liquidan sin demasiados problemas, por cuanto que, además de esta diligencia que la Ley exige a las aseguradoras, éstas tienen interés en cerrar rápidamente los siniestros. Por su parte, los siniestros en los que la entidad aseguradora no entiende acreditada su responsabilidad, de acuerdo con el criterio de imputación establecido en el art. 1 LRCSCVM, deberá presentar respuesta motivada, siendo el juzgador, en su caso, el que determine si había o no justificación para denegar la reclamación.

f) Por lo dicho en el párrafo anterior, las mayores dificultades de este sistema se encuentran en la tramitación de los siniestros graves, donde el lesionado tiene un largo periodo de curación y estabilización lesional. En estos casos, las contradicciones son evidentes. Por un lado, se exige consignar para enervar intereses (art. 9.b) LRCSCVM) y, por otro, el art. 18 del Reglamento SOA, exige dar una respuesta motivada, en la que se informe de los pagos a cuenta, de la obligación de efectuar una oferta motivada cuando exista la sanación y de informar cada dos meses de la situación del lesionado. Nos hemos inclinado por esta última previsión, por ser más razonable y, sobre todo, por ser más beneficiosa para el perjudicado.

g) En cualquier caso, tras casi ocho años de aplicación de este procedimiento, el balance que debemos hacer es positivo. Se está cumpliendo el objetivo de atender de forma rápida y diligente a las víctimas de los accidentes de circulación. Por este motivo, durante estos años se ha incrementado los acuerdos entre aseguradoras y perjudicados, lo cual ha sido beneficioso para todas las partes implicadas, incluida la administración de justicia, que se ha visto también beneficiada por la disminución de los procedimientos judiciales. Del mismo modo, muchos juzgadores están contribuyendo a que esto sea así, instando a las partes a llegar a acuerdos, antes del dictado del auto de cuantía máxima previsto en el art. 13 LRCSCVM.

## **12.2 Otras modificaciones introducidas por la Ley 21/2007**

Aunque la principal modificación de la LRCSCVM, introducida por la Ley 21/2007, fue la extensión del régimen de oferta y respuesta motivadas a todos los accidentes de circulación, según hemos visto en el epígrafe anterior, hubo otras modificaciones, quizá de menor entidad, contempladas en la citada Ley, que veremos a continuación. Algunas de ellas provienen del mandato de la Quinta Directiva de Automóviles y otras, como suele ocurrir, derivan del propio legislador interno, que aprovecha la adaptación de Directivas, para introducirlas.

### **12.2.1 La responsabilidad del propietario no conductor de un vehículo sin seguro**



La Ley 21/2007, añadió un último párrafo al artículo 1.1 de la LRCSCVM, que se refiere a la responsabilidad del propietario no conductor de un vehículo sin seguro, que establece su responsabilidad, junto con la del conductor, salvo que pruebe que el vehículo le había sido sustraído.

Esta modificación la hemos analizada en el epígrafe 4º de este capítulo, relativo a la responsabilidad civil del propietario no conductor, al que nos remitimos.

### **12.2.2 El concepto de estacionamiento habitual**

El concepto de estacionamiento habitual había sustituido, en la modificación llevada a cabo por la Ley 30/1995, al de matrícula del vehículo y es un concepto mucho más amplio, que determina a qué vehículos se les aplica la legislación automovilística, las Directivas comunitarias y los acuerdos entre los distintos países. En definitiva, determina los vehículos que pueden circular por los países del EEE y otros distintos, en los que se aplican la normativa comunitaria.

Desde la reforma llevada a cabo por la Ley 30/1995, venía establecido por tres criterios que sirven para determinar el territorio en el que está estacionado un vehículo:

- a) Cuando tiene matrícula española.
- b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo.
- c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario.

La ley 21/2007, modifica el primero de ellos, añadiendo “*independientemente de si esa matrícula es definitiva o provisional*”, porque esta cuestión había planteado ciertos problemas prácticos de cobertura de los vehículos con matrícula provisional y, además,

contempla dos supuestos nuevos, que vienen recogidos en la letras d) y e) del artículo 2.1 de la LRCSCVM<sup>428</sup>.

El primero de ellos, reflejado en la letra d) del artículo 2.1, considera que un vehículo tiene su estacionamiento habitual en España, a los efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo<sup>429</sup>. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo<sup>430</sup>.

En algunos países de nuestro entorno es habitual dar la baja a las placas de matrículas cuando el usuario del vehículo no abona los correspondientes impuestos anuales, similares a nuestro “impuesto de vehículos de tracción mecánica”. Piénsese, por ejemplo, en ciudadanos extranjeros afincados en nuestro país, que disponen de un vehículo con matrícula extranjera y no cumple con estas obligaciones. Pues bien, en estos casos, si el accidente ocurre en España y el vehículo circula sin seguro, debe ser el CCS el que se haga cargo de las correspondientes indemnizaciones, puesto que, como decimos, se considera que el estacionamiento habitual del vehículo es España<sup>431</sup>.

---

<sup>428</sup> Así se deduce del considerando 4º, al señalar que para excluir cualquier posible malentendido de las disposiciones de la Directiva 72/166/CEE y para facilitar la cobertura de seguro de los vehículos que llevan placas provisionales, la definición del territorio de estacionamiento habitual del vehículo debe referirse al territorio del Estado al que corresponde la matrícula que ostenta el vehículo, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o provisional.

<sup>429</sup> Cfr. al respecto, GONZÁLEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios...*, op. cit., pág. 874. Mantiene que este apartado d), “obedece al problema que se presentaba en aquellos casos en los que no era posible la identificación del vehículo o cuando este portaba placas falsas. Las Oficinas Nacionales de Seguros seguían dos soluciones distintas. La primera era hacer exigible la indemnización al Fondo de Garantía del país donde había ocurrido el siniestro. La segunda solución, avalada por el TSJCE en las sentencias *Fournier* (STJCE -sala 6ª- 12 de noviembre de 1992) y *Gambetta* (STJCE, 9 de febrero de 1984) era la de atribuir la obligación de pagar la indemnización al *Bureaux* del país al que correspondiera la placa falsa”.

<sup>430</sup> El artículo 3 del Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, indica que a los efectos de lo dispuesto en el artículo 2.1.d) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, se entiende que una matrícula no corresponde a un vehículo cuando éste lleve una placa de matrícula falsa o alterada de forma tal que haga imposible la identificación del vehículo.

<sup>431</sup> La Primera Directiva de Automóviles consideraba que el territorio de estacionamiento habitual de los vehículos que llevan placas falsas o ilegales es el territorio del Estado miembro que expidió las placas originales. Esta norma a menudo implicaba la obligación para las oficinas nacionales de seguro de soportar las consecuencias económicas de accidentes que no tienen ninguna relación con ellas y de ahí la modificación efectuada por la Quinta Directiva.

El segundo apartado añadido se refiere a los vehículos importados y se recoge en la letra e) del artículo 2.1, estableciendo que cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un período máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

La Directiva considera que deben tomarse medidas para facilitar que los vehículos importados de un Estado miembro a otro puedan tener cobertura de seguro aunque el vehículo no esté todavía matriculado en el Estado miembro de destino. Por ello, debe permitirse una excepción temporal a la norma general que determina el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo. El Estado miembro de destino debe considerarse el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo durante un período de 30 días desde la fecha de entrega, puesta a disposición o envío del vehículo al comprador.

En la práctica, al igual que ocurría en el supuesto anterior, en muchos de estos casos se plantean problemas de no aseguramiento del vehículo importado implicado en un accidente, en muchas ocasiones por las dificultades de encontrar un seguro en el país de origen que otorgue esta cobertura. Por ello, esta regulación tiene relación con lo previsto en la letra g) del art. 11 LRCSCVM, también introducida por la Ley 21/2007, que obliga al CCS a Indemnizar los daños a las personas y en los bienes derivados de accidentes ocasionados por un vehículo importado a España desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, siempre que el vehículo no esté asegurado y el accidente haya ocurrido dentro del plazo de 30 días a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo.

El problema que se plantea es si el vehículo, pasados los 30 días desde que su importación, no está asegurado. En tal caso, si el vehículo aún no está matriculado en el país de destino, parece que el riesgo vuelve a situarse en el país de origen, si la placa que porta aún no ha caducado. Si no es así, habría que tener en cuenta lo indicado en la letra d) que hemos comentado, en el sentido de considerar, a efectos de liquidación del

siniestro, que el estacionamiento del vehículo es donde tiene lugar el accidente, debiendo hacerse cargo el organismo de garantía del país de destino.

### **12.2.3 La abstención de realizar controles sistemáticos de aseguramiento**

El artículo 2.1 de la Quinta Directiva establece que los Estados miembros se abstendrán de realizar el control del seguro de responsabilidad civil con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de otro Estado miembro y con respecto a vehículos que tengan su estacionamiento habitual en el territorio de un tercer país y que entren en su territorio desde el territorio de otro Estado miembro. No obstante, los Estados miembros podrán realizar controles no sistemáticos del seguro siempre que dichos controles no sean discriminatorios y se efectúen como parte de un control que no vaya dirigido exclusivamente a la comprobación del seguro.

La justificación de esta medida puede intuirse del considerando 6º de la Quinta Directiva, que indica que es necesario aclarar el término “controles por sondeo” de la Primera Directiva, porque quizá se haya interpretado mal por algunos Estados. Es posible que haya habido un cierto abuso en este control, y de ahí la previsión de la Quinta Directiva de restringir su práctica y limitarla a determinados casos<sup>432</sup>.

Esta previsión de la Directiva, fue recogido en términos similares por la Ley 21/2007, en el artículo 2.4 de la LRCSCVM y, aunque parece una medida restrictiva, lo que se pretende evitar son los controles que puedan ser discriminatorios, lo que no significa que no pueda haberlos, siempre que no sean sistemáticos.

En todo caso, no nos parece adecuado que esta previsión de la Quinta Directiva se haya recogido en La LRCSCVM, pues parece una cuestión dirigida a la Administración y por ello, quizá hubiera estado mejor ubicada en la legislación sobre Tráfico y Seguridad Vial.

### **12.2.4 Ámbito territorial y límites de cobertura del Seguro Obligatorio**

---

<sup>432</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 66.

Desde la modificación llevada a cabo por la Ley 30/1995, el ámbito territorial del SOA se circunscribe a todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo y de otros Estados asociados.

Como quiera que alguna aseguradoras incluían cláusulas en el contrato de seguro que limitaban el tiempo de cobertura del seguro, cuando el vehículo estaba en otro Estado distinto al de su estacionamiento habitual, la Quinta Directiva quiere acabar con esta práctica y por ello ordena que el SOA debe cubrir cualquier estancia del vehículo en otros Estados miembros durante la vigencia del contrato. Esta previsión se añade al artículo 4.1 de la LRCSCVM, disponiendo que la cobertura del SOA incluirá cualquier tipo de estancia del vehículo asegurado en el territorio de otro Estado miembro del EEE durante la vigencia del contrato.

En cuanto a los límites cuantitativos del SOA, la Quinta Directiva pretende que la obligación de los Estados miembros de garantizar la cobertura de seguro al menos por ciertos importes mínimos constituye un elemento importante que garantiza la protección de las víctimas y, en consecuencia, indica que cada Estado exigirá que los importes por los que dicho seguro sea obligatorio se eleven como mínimo, para los daños corporales, un importe mínimo de cobertura de 1.000.0000 € por víctima o 5.000.000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y para los daños materiales, a 1.000.0000 € por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas.

En el caso español, cuyos límites hasta esa fecha eran de 350.000 € por víctima para daños personales y 100.000 € por siniestro para daños materiales, después de diversas negociaciones en la tramitación de la Ley 21/2007 respecto a los mismos, se establecen en el artículo 4.2 de la LRCSCVM en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro<sup>433</sup>.

---

<sup>433</sup> Cfr. REGLERO CAMPOS F., “La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE”, *Indret*, 4/2007, pág. 13. Sostiene, refiriéndose a esta elevación de límites cuantitativos del SOA, que “esta nueva previsión del art. 4 LRCSCVM no se recogía en el Proyecto de Ley, sino que se

Como puede verse, los límites del SOA superan con creces a los establecidos como mínimos en la Quinta Directiva y se cambia el criterio en el caso de daños a las personas, que no será por víctima, como hasta la fecha había ocurrido, sino por siniestro<sup>434</sup>. Además, prescindiendo de los periodos transitorios establecidos en la Directiva, se establece que la cobertura de los nuevos límites entrará en vigor el día 1 de enero de 2008.

También se dice que los importes anteriores se actualizarán en función del índice de precios de consumo europeo, en el mismo porcentaje que comunique la Comisión Europea para la revisión de los importes mínimos recogidos en el apartado 2 del artículo Segunda Directiva. A estos efectos, mediante resolución de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se dará publicidad al importe actualizado.

La elevación tan sustancial de los límites cuantitativos del SOA mediante la Ley 21/2007, no supuso en modo alguno la elevación de las indemnizaciones derivadas de los daños personales causados por accidentes de circulación, porque éstas se seguían cuantificando con arreglo a los criterios y dentro de los límites indemnizatorios fijados en el anexo de la LRCSCVM, por lo que no tuvo repercusión en las primas del seguro. Lo único que había cambiado era que, a partir de la entrada en vigor de los nuevos límites, las entidades aseguradoras deberían imputar las indemnizaciones al SOA y no al Voluntario, salvo que se traspasen esos límites, cuestión que en bastante improbable<sup>435</sup>.

---

incorporó al mismo en virtud de una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados (enmienda núm. 9), tratándose de la contrapartida ofrecida por las entidades aseguradoras (por medio de su patronal UNESPA), a cambio de una modificación sustancial del particular sistema procesal de la LRCSCVM, sustentado en el auto ejecutivo de su art. 13”.

<sup>434</sup> Vid. CASADO QUINTANA C., “Consideraciones en torno a la reforma por la Ley 21/2007, de 11 de julio, de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y al desarrollo de dicha norma por el nuevo Reglamento del seguro obligatorio”, *Noticias de la Unión Europea*, nº 314, marzo de 2011, págs. 41-49. Señala la autora que “este sistema de límites por siniestro es el mayoritariamente adoptado por el resto de países europeos (Alemania, Austria, Dinamarca, Italia, Holanda, entre otros, y gran parte de los Estados miembros de la Unión Europea), e incluso en siete de los países de mayor tradición en el seguro de automóviles la responsabilidad a cubrir es ilimitada (Bélgica, Francia, Finlandia, Reino Unido, Irlanda, Luxemburgo y Noruega). Por el contrario, el sistema de límites por víctima, vigente en España hasta la fecha, era absolutamente minoritario”.

<sup>435</sup> A la única entidad que verdaderamente le afectaban los nuevos límites, era al Consorcio de Compensación de Seguro, por cuanto que la mayoría de sus coberturas, sobre todo, como fondo de garantía, es cubrir la responsabilidad civil de los vehículos por los que responde, dentro de los límites del SOA. Por tanto, a partir del 1 de enero de 2008, sus límites en daños personales, por ejemplo, ya no será 350.000 € por víctima, como era hasta esa fecha, sino 70 millones por siniestro.

### **12.2.5 Limitación de los gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios hasta la sanación o consolidación de secuelas**

En cuanto a la indemnización de los gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, se dio un paso atrás, al aprovechar la adaptación de Quinta Directiva, para introducir un precepto ajeno a la misma, que fue la regla 6ª del Anexo, a cuyo tenor, *“además de las indemnizaciones fijadas con arreglo a las tablas, se satisfarán en todo caso los gastos de asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria en la cuantía necesaria hasta la sanación o consolidación de secuelas, siempre que el gasto esté debidamente justificado atendiendo a la naturaleza de la asistencia prestada”*.

Esta previsión ha causado ciertos problemas prácticos, sobre todo en accidentes de lesionados graves, que requieren asistencia médica después de la estabilización de sus lesiones y secuelas<sup>436</sup>.

Las entidades aseguradoras, en base a la introducción de esta regla 6ª en el anexo, han venido defendiendo que los gastos médicos son aquellos que pretenden la recuperación del lesionado y, por tanto, una vez consolidada sus secuelas, ya no requiere de estos gastos, sino, en su caso, los derivados del concepto de ayuda de tercera persona. Sin embargo, como apuntábamos, este es un asunto discutido porque a algunos lesionados, sobre todo, los más graves, sí que es posible que necesiten gastos médicos después de haberse estabilizado sus secuelas, compatibles con los gastos de ayuda de tercera persona. Así, la SAP de Jaén, de 14 de marzo de 2012 (JUR 2012\244836), otorga a la víctima una indemnización de gastos médicos futuros, argumentado que *“según el criterio o regla 6ª del apartado primero del Anexo, los gastos de asistencia médica y hospitalaria se han de satisfacer en todo caso, además, esto es, con independencia, de*

---

<sup>436</sup> Cfr. MEDINA CRESPO M., “Seguro obligatorio de automóviles: elevación de coberturas, congelación del valor de los daños amparados”, *Actuarios*, Instituto de Actuarios Españoles, número 27, junio de 2008, pág. 52. A juicio del autor, “se trata de una norma descabellada, que constituye un atentado flagrante al principio de la reparación íntegra que consagra explícitamente el inciso segundo de la regla general 7ª, de tal manera que se genera ahora una auténtica antinomia entre un mandato de reparación parcial y un mandato de reparación total que sólo puede solucionarse con criterios axiológicos, imponiéndose la regla principal sobre la sectoria, correspondiendo privativamente a la jurisdicción adoptar tal decisión por insertarse en el ámbito interpretativo de la legalidad ordinaria. Se evitará así que el lesionado tenga que pagarse sus facturas con el precio -indemnización- de su dolor, es decir, con la suma que se proporcione para resarcir sus estrictos perjuicios personales”.

*la indemnización que con arreglo a las tablas procede conceder por el resto de conceptos indemnizatorios, siendo también relevante que la regla 7ª señale que la indemnización de los daños psicofísicos ha de entenderse "en su acepción integral de respeto o restauración del derecho a la salud". Por tanto, se ampara la posibilidad de indemnizar como perjuicio patrimonial los gastos sanitarios que traigan causa del accidente, entendidos en sentido amplio, ya se trate de gastos derivados de actos médicos curativos, paliativos del dolor, de rehabilitación, etc.; bien estén encaminados al restablecimiento del derecho a la salud o al menos, dirigidos a asegurar a la víctima un mínimo de calidad de vida en atención a la pérdida de salud que conlleva el menoscabo psicofísico sufrido”<sup>437</sup>.*

Esta limitación de los gastos previsibles de asistencia sanitaria futura, ha sido suprimida en el Proyecto de Ley de reforma del baremo. En el artículo 113 vienen regulado estos gastos, pero solo respecto a determinadas secuelas, recogidas en su apartado 3, que son: Los estados de coma vigil o vegetativos crónicos, las secuelas neurológicas en sus grados muy grave y grave, las lesiones medulares iguales o superiores a cincuenta punto y las amputaciones u otras secuelas que precisen la colocación de prótesis.

El apartado 4 del artículo 113, dispone que “se presume, salvo prueba en contrario, que da lugar a compensación de gastos de asistencia sanitaria futura la secuela que sea igual o superior a cincuenta puntos y las secuelas concurrentes y las intergravatorias que sean iguales o superen los ochenta” y el apartado 5 señala que “las secuelas iguales o superiores a treinta puntos y que por su naturaleza pueden requerir un tratamiento periódico, deberá demostrarse mediante prueba pericial médica la previsibilidad de dichos gastos futuros”.

---

<sup>437</sup> En sentido contrario, podríamos citar la SAP de Islas Baleares, de 29 de julio de 2014 (JUR 2014\253771), que rechaza indemnizar gastos médicos futuros de un gran lesionado, haciendo una interpretación literal de la Regla 6ª del Anexo de la LRCSCVM. Sostiene que en el informe aportado por la parte actora con la demanda emitido por el doctor Don Ovidio se indica que "debemos considerar alcanzada la estabilización lesional en coincidencia total con el criterio Médico-Forense (las cifras medias ofrecidas por la bibliografía internacional, para estos lesionados, se sitúan hasta un máximo de 12-24 meses, por lo que la cifra indicada por la médico-forense, es incluso inferior a lo habitual en estos casos). Estabilidad lesional=241 días." Por otra parte, añade la sentencia, “tal y como se indica también en la sentencia de instancia, el factor corrector por necesidad de ayuda de tercera persona dispone que se asimilan a esta prestación el coste de la asistencia en los casos de estados de coma vigil o vegetativos crónicos”.



### 12.2.6 Limitación de repetición de las entidades aseguradoras en el ámbito del SOA

Una de las modificaciones de la LRCSCVM introducidas por la Ley 21/2007, fue la limitación del derecho de repetición de las entidades aseguradoras contra el tomador del seguro o asegurado. Hasta esta reforma, podían repetir contra éste, entre otros motivos, en base al artículo 10 de la LRCSCVM, por causas previstas en la LCS y en el propio contrato de seguro.

Sin embargo, se estaban dando situaciones en las que las entidades incluían en las pólizas de seguros cláusulas contractuales de exclusión, algunas de las cuales eran ciertamente cuestionables, como la exclusión por conducción ocasional del vehículo de una persona que no estuviera declarada en la póliza o por conducir el propio asegurado en determinados días y horas. En tales casos, si se producían un accidente con daños a terceros, las aseguradoras indemnizaban a los perjudicados y después, en base a la exclusión contractual, repetían contra el tomador o el asegurado.

En algunos de estos supuestos se entendía que este tipo de cláusulas eran abusivas, sobre todo, porque nos encontramos ante un seguro obligatorio que, no solo debe proteger al perjudicado, sino también al propio tomador del seguro, que está obligado a suscribirlo y que se puede encontrar con una reclamación de esta naturaleza<sup>438</sup>. Por ello, con ocasión de la trasposición de la Quinta Directiva, se aprovechó para limitar el derecho de repetición de las entidades aseguradoras por causas derivadas del contrato, dando una nueva redacción al apartado c) del artículo 10, a cuyo tenor, el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir: *“Contra el tomador del seguro o asegurado, por las causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir”*.

---

<sup>438</sup> En la misma línea, la Exposición de Motivos de la Ley 21/2007, señala que con el objetivo de reforzar el carácter de protección patrimonial para el tomador o asegurado, se limitan las posibilidades de repetición por el asegurador sobre ellos a las causas previstas en la Ley, con eliminación de la posibilidad de que el asegurador repita contra el tomador o asegurado por causas previstas en el contrato.

Por lo tanto, con respecto al contrato de seguro, solo se puede repetir contra el tomador o asegurado, en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir<sup>439</sup>. No obstante, para ello, la jurisprudencia viene exigiendo que dicha cláusula aparezca en el contrato, firmada y aceptada por el tomador o asegurado, al ser limitativa de los derechos del asegurado. Así, en la SAP de Murcia, de 27 de marzo de 2013 (JUR 2013\176455), la aseguradora ejercita una acción de repetición del artículo 10 de la LRSCVM, al objeto de recuperar las cantidades abonadas a un tercero en concepto de indemnización por los daños y perjuicios sufridos como consecuencia del accidente de circulación en el que resultó responsable el codemandado, siendo condenado por sentencia penal firme al circular el mismo sin el preceptivo permiso de conducir. La Sala, que desestima el recurso de apelación de la aseguradora, considera que al no estar firmada la cláusula de exclusión por conducir sin el preceptivo permiso, no debe tener eficacia, por tratarse de una cláusula limitativa de los derechos del asegurado.

La reciente STS (Sala 1ª), de 20 de noviembre de 2014 (RJ 2014\5970) se ha pronunciado sobre una acción de repetición de una aseguradora contra su asegurado, por conducir el vehículo una persona que no venía declarada en la póliza, en la que se había previsto la exclusión de cobertura en tales supuestos. La aseguradora, que había indemnizado los daños al perjudicado repite contra su asegurado por una cláusula derivada del contrato.

La Sala, desestima las pretensiones de la aseguradora, indicando que hasta la reforma operada por la Ley 21/2007, podía repetir contra el tomador o asegurado por cláusulas previstas en el propio contrato de seguro. Sin embargo, tal posibilidad de exclusión de cobertura, en el ámbito del aseguramiento obligatorio, por causas previstas en el propio contrato de seguro desaparece con ocasión de dicha reforma, tal como hemos indicado en los párrafos precedentes<sup>440</sup>.

---

<sup>439</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 251. Indica que el Proyecto de Ley (Ley 21/2007) preveía la total supresión del inciso que hacía referencia al “propio contrato”, justificándose la medida en la necesidad de que la legislación garantice un “contenido mínimo del contrato de seguro obligatorio, que queda excluido de la libertad de pactos al tiempo que se refuerza la protección del asegurado” y “con objeto de reforzar el carácter de protección patrimonial para el tomador o asegurado”.

<sup>440</sup> Cfr. GARCIA DE LA SERRANA J. “Acción de repetición para el supuesto de menores de cierta edad no declarados en La póliza. Improcedencia”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 1, año 51, enero de 2015, pág. 40. Indica que “existe un elemento que no ha sido tomado en consideración

Para la Sentencia, con la reforma llevada a cabo por la Ley 21/2007, legalmente, se limita la posibilidad de pacto sobre repetición al supuesto de conducción del vehículo por quien carezca de permiso de conducir, de modo que fuera de tal caso sólo cabe la repetición en los supuestos previstos por la ley, no alcanzando los supuestos legalmente previstos al caso de conducción por persona no autorizada según el contrato que sea menor de veintiséis años, como sucede en el supuesto analizado. Por tanto, añade la sentencia, dicha exclusión de cobertura -que claramente era conocida y aceptada por el tomador del seguro- únicamente podrá desplegar sus efectos fuera del ámbito del seguro obligatorio, alcanzando por ello en el caso presente a la indemnización por los daños causados al propio vehículo asegurado, cuyo importe consta satisfecho por la aseguradora.

Entendemos que esta situación deja en una situación comprometida a las entidades aseguradoras, que pueden ver que aparece en el contrato de seguro como conductor asegurado una persona que no es la que realmente conduce el vehículo y, por lo tanto, que se ha calculado una prima en función de ese riesgo, que no es el real. Pensemos en los casos, nada infrecuentes, en los que conduce el coche el hijo del conductor asegurado.

En tales supuestos, tan solo pueden repetir las entidades aseguradoras en virtud de lo establecido en los artículos 10, 11 y 12 de la LCS, en los que se regula la declaración del riesgo y su agravación<sup>441</sup>. Así, si conduce el vehículo el hijo del asegurado en la

---

por la sentencia, y es que resulta dudosa la aplicación de la reforma introducida por la Ley 21/2007, ya que la misma no se encontraba en vigor a la fecha del siniestro del que trae causa la indemnización abonada por la aseguradora, y que da lugar a la acción de repetición ejercitada en el presente procedimiento”.

<sup>441</sup> Cfr. al respecto, MARÍN LÓPEZ J. J., “La facultad de repetición de la aseguradora, por causas establecidas en el contrato, en el seguro de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor (Sobre la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de 20 de noviembre de 2014)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, año 51, n° 3, marzo de 2015, pág. 27. Sostiene el autor que si nos vamos a la literalidad de la LCS, solo está prevista la repetición contra el tomador o asegurado en los supuestos de daños causados por dolo, en virtud del art. 76 de la LCS. “Sin embargo, con la finalidad de evitar conductas del tomador o del asegurado constitutivas de fraude para los intereses de la aseguradora, la doctrina no tiene inconveniente en admitir otras causas que, si bien no «previstas» en la LCS como causas de repetición, constituyan una «derivación de las normas de la LCS». Una de tales causas es la agravación del riesgo por el asegurado o el tomador (que «deriva» de los artículos 11 y 12 LCS), siempre que sea grave en el sentido de que si el asegurador hubiere conocido o sabido la verdadera entidad del riesgo no lo hubiera cubierto, o acaso lo habría hecho exigiendo una prima más elevada”.

póliza, la entidad aseguradora podría argumentar que ha habido una agravación del riesgo y que no le ha sido comunicado, por lo que en caso de siniestro podrá repetir en base a lo establecido en estos artículos. Ahora bien, a nuestro juicio, el hecho de que haya habido un accidente en el que conducía una persona no declarada en la póliza, no permite suponer que ha habido una declaración inexacta del riesgo o una agravación del mismo. Es decir, en estos casos, podría sostenerse que ha sido una conducción ocasional del vehículo, que no obliga a tener que efectuar comunicación alguna a la aseguradora. En definitiva, creemos que para que haya una agravación del riesgo, la entidad deberá acreditar que hay una conducción más o menos habitual del vehículo, cuestión que le será difícil de probar, salvo que ese conductor no declarado en la póliza haya tenido varios siniestros en un periodo de tiempo determinado o declare que es el conductor habitual del vehículo.

Cabe decir, por último, que esta imposibilidad de repetir por causas derivadas del contrato de seguro, ha sido una medida muy rigurosa contra las entidades aseguradoras, aunque se haya justificado por ciertos abusos cometidos, tal como hemos dicho. Quizá hubiera sido más correcto, ante las cláusulas abusivas, la declaración de tal circunstancia, lo que implica su nulidad<sup>442</sup>. Además, esta limitación, puede conculcar el principio de la autonomía de la voluntad en la contratación, que viene proclamado en diversos artículos de nuestro Código Civil, como el 1255, que faculta a las partes para establecer los pactos, cláusulas y condiciones que tengan por conveniente, con el único límite de que esos pactos no sean contrarios a las leyes, a la moral, ni al orden público.

En todo caso, bien podría decirse que con esta limitación de repetición de las entidades aseguradoras, tal como se argumenta en la Exposición de Motivos de la Ley 21/2007, el SOA, no solo protege a las víctimas de la circulación, sino que también lo hace con respecto a los tomadores o asegurados, al tratarse de un seguro obligatorio.

---

<sup>442</sup> En tal sentido, los párrafos segundo y tercero del artículo 3 de la LCS, establecen el control de las condiciones generales del contrato por parte de la Administración, indicando, además, que declarada por el Tribunal Supremo la nulidad de alguna de las cláusulas de las condiciones generales de un contrato, la Administración Pública competente obligará a los aseguradores a modificar las cláusulas idénticas contenidas en sus pólizas.

### **12.2.7 La cobertura por parte del Consorcio de Compensación de Seguros de los daños materiales causados por vehículos desconocidos**

Hasta esta modificación, el CCS daba cobertura en el ámbito del SOA, en todos los supuestos en los que intervenía, tanto como asegurador directo como fondo de garantía. La única limitación que había era que no se cubrían daños materiales cuando intervenía por daños causados por vehículos desconocidos. Esta limitación venía amparada por lo previsto en el párrafo cuarto del artículo 1.4 de la Segunda Directiva, que permitía a los Estados miembros limitar o excluir la intervención de dicho organismo en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado.

La Quinta Directiva, en el Considerando 12, reconoce que el objeto de esta limitación es evitar el fraude y por ello la Segunda Directiva permitía a los Estados miembros limitar o excluir el pago por sus organismos de indemnización en caso de daños materiales causados por un vehículo no identificado. Sin embargo, entiende que esta opción puede perjudicar a las víctimas de estos accidentes y considera que no debe aplicarse cuando el organismo haya pagado la indemnización por daños corporales importantes a una víctima del mismo accidente en el que se causaron daños materiales. Así mismo establece que en estos supuestos los Estados miembros pueden prever una franquicia, que no sobrepase el límite fijado en la Segunda Directiva, oponible a la víctima de tales daños materiales.

En virtud del citado mandato, la Ley 21/2007, añadió dos párrafos al artículo 11.1. a), en los que se indica: *“si como consecuencia de un accidente causado por un vehículo desconocido se hubieran derivado daños personales significativos, el Consorcio de Compensación de Seguros habrá de indemnizar también los eventuales daños en los bienes derivados del mismo accidente. En este último caso, podrá fijarse reglamentariamente una franquicia no superior a 500 euros<sup>443</sup>”*.

---

<sup>443</sup> Esta posibilidad no ha sido llevada a cabo en el vigente Reglamento del SOA, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de noviembre.

*Se considerarán daños personales significativos la muerte, la incapacidad permanente o la incapacidad temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días”.*

Por lo tanto, el CCS debe cubrir los daños personales causados por vehículos desconocidos y los materiales solo cuando haya daños personales significativos, entendiéndose por tales, la muerte, la incapacidad permanente y la temporal que requiera, al menos, una estancia hospitalaria superior a siete días.

El concepto que más problemas ha planteado en la práctica es el de incapacidad permanente, que se ha pretendido equipar a lesión permanente o secuelas permanentes. Así, en algunos casos, los lesionados que eran tributarios de una secuela permanente recogida en la Tabla III del sistema de valoración de daños personales para accidentes de circulación, pretendían que tales secuelas estuvieran dentro del concepto de daños personales significativos, con finalidad de obtener una indemnización por daños en los bienes.

En líneas generales, la jurisprudencia ha entendido que la referencia la incapacidad permanente es un concepto distinto al de lesión permanente o secuela, puesto que para equipar éstas a aquélla es necesario el efecto invalidante de la lesión o secuela. De este modo, la SAP de Barcelona, de 14 de septiembre de 2010 (JUR 2010\387061), analiza un caso con esta problemática. La lesionada, que había tenido un punto de valoración de su secuela permanente, pretende que se equipare a incapacidad permanente, a los efectos de considera el supuesto como daño significativo y obtener una indemnización por los daños materiales sufridos. La Audiencia Provincial, que revoca la sentencia de instancia, que sí los había equiparado, considera que son conceptos distintos. Sostiene que desde una óptica literalista, es incorrecta la equiparación en la materia que nos ocupa entre lesiones permanentes e incapacidades permanentes. En consecuencia, a quien sostenga hallarse en una situación de incapacidad, no ha de bastarle acreditar una lesión permanente más o menos grave por su importancia biológico-funcional, sino que debe probar que dicha lesión le impide desarrollar una determinada tarea de su ocupación/actividad habitual (incapacidad parcial), o todas las tareas de esa ocupación/actividad (incapacidad total), o cualesquiera tareas de toda

ocupación/actividad (incapacidad absoluta, incluida la gran invalidez). En el supuesto enjuiciado no acontece nada de ello, ya que ni siquiera se afirmaba en la demanda que la mínima secuela padecida por la lesionada tenga repercusión invalidante alguna sobre su funcionalidad.

No obstante, hay quien defiende que si lo que se pretende es evitar el fraude y de ahí estas restricciones en cuanto a la cobertura de los daños materiales, siempre que concurren estos con personales, deberían estar cubiertos por el CCS, independientemente de que se cumplan o no los requisitos para que sean considerados como daños personales significativos<sup>444</sup>.

### **13 El Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil, aprobado por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre**

Como consecuencia de las modificaciones introducidas en la LRCSCVM, mediante la Ley 21/2007, se sustituyó el RRCSCVM de 2001, por el RD 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Lo primero que hay que advertir es el cambio de denominación del nuevo reglamento con respecto al anterior. El nuevo Reglamento es sólo del “seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”. La explicación de este cambio de denominación está en la Exposición de Motivos del nuevo texto, que establece que con las modificaciones introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

---

<sup>444</sup> Vid. REGLERO CAMPOS F., “La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE”, *Indret*, 4/2007, pág. 36.

Llama la atención de la regulación reglamentaria los conceptos de “vehículo a motor” y “hecho de la circulación”, porque estas nociones son la pieza clave en el sistema de responsabilidad de la LRCSCVM, al ser las que van a determinar su ámbito material de aplicación<sup>445</sup>. Por tanto, decir que todo lo relativo a la responsabilidad civil está regulado en la Ley y que, precisamente, los dos conceptos que van a determinar su ámbito de aplicación se regulan en el Reglamento, parece una clara contradicción.

Estos conceptos, así como otras cuestiones relacionadas con este Reglamento, serán analizados pormenorizadamente en la segunda parte de este trabajo.

#### **14. Modificación de la LRCSCVM, por la Disposición Final Quinta de la Ley 21/2011, de dinero electrónico, de 26 de julio de 2011**

La Disposición Final Quinta de la Ley 21/2011, de dinero electrónico, de 26 de julio<sup>446</sup>, ha llevado a cabo la última reforma de la LRCSCVM, modificando de nuevo el apartado c) del art. 11 LRCSCVM, que se refiere a la cobertura del CCS de los daños causados por vehículos robados, quedando así: *“c) Indemnizar los daños, a las personas y en los bienes, ocasionados en España por un vehículo que esté asegurado y haya sido objeto de robo o robo de uso.*

*Los daños a las personas y en los bienes ocasionados en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que esté asegurado y haya sido robado o robado de uso se indemnizarán por el Consorcio de Compensación de Seguros cuando el fondo nacional de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados”.*

Como puede verse, se ha modificado el párrafo primero y se ha añadido un nuevo párrafo al art. 11.1.c) de la LRCSCVM, distinguiendo un ámbito de cobertura nacional más amplio (párrafo 1º) y un ámbito de cobertura nuevo en los países de la UE, para los

---

<sup>445</sup> Ya hemos puesto de manifiesto, al analizar el Reglamento de 2001, la crítica a que estos dos conceptos se regulen en el Reglamento y no en la Ley.

<sup>446</sup> BOE número 179, de 27 de julio de 2011.



casos en los que el fondo nacional de garantía de cualquiera de estos países no asuma las funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados

La principal modificación del párrafo 1º tiene que ver con el estacionamiento habitual del vehículo que, como puede verse, se ha suprimido. En virtud de ello, el CCS tiene que hacerse cargo de los siniestros ocurrido en España, ocasionados por vehículos robados, independientemente del estacionamiento habitual del vehículo.

La Segunda Directiva de automóviles, establecía en su artículo 2.2 que: “En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza , los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el apartado 4 del artículo 1 intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo; cuando el vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro Estado miembro , dicho organismo no tendrá posibilidad de recurrir contra ningún organismo dentro de dicho Estado miembro”<sup>447</sup>.

Hemos visto que la Ley 21/2007, de 11 de julio, sustituyó la “matriculación del vehículo” por el “estacionamiento habitual”. Sin embargo, en el resto de los países de la UE, al trasponer el citado art. 2.2 de la Segunda Directiva, no se hace mención al estacionamiento habitual del vehículo, por lo que ocurría en la práctica es que si el vehículo robado no tenía estacionamiento habitual en nuestro país, las víctimas se quedaban sin cobertura. Esta cuestión ha dado lugar a críticas a nuestro país, al considerar que se hizo una transposición errónea de la Directiva y este ha sido el motivo de la modificación aludida

Por otro lado, también se daba la circunstancia de que vehículos robados con estacionamiento habitual en España podían causar daños en otros países de la UE y

---

<sup>447</sup> En términos similares, mejorando la redacción, se pronuncia la Directiva Codificada: Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (versión codificada), al indicar en su artículo 13.2, al indicar lo siguiente: “En el caso de vehículos robados u obtenidos por la fuerza, los Estados miembros podrán prever que el organismo contemplado en el artículo 10, apartado 1, intervenga en lugar del asegurador en las condiciones previstas en el apartado 1 del presente artículo. Cuando el vehículo tenga su estacionamiento habitual en otro Estado miembro, dicho organismo no tendrá posibilidad de recurrir contra ningún organismo dentro de dicho Estado miembro”.

tampoco encontraban cobertura, puesto que como se aprecia del art. 2.2 de la Segunda Directiva, la cobertura por parte de los fondos de garantía de los distintos Estados Miembros es opcional, dándose la circunstancia de que si el siniestro ocurría, por ejemplo, en Francia, que así es, no tenía cobertura ni por el Fondo de Garantía francés ni por el Español, porque nuestra legislación limitaba estos supuestos a los siniestros ocurrido en nuestro país.

Este es el motivo por el que se añadió el párrafo segundo al art. 11.1.c) para cubrir por el CCS los daños en otro Estado por un vehículo con estacionamiento habitual en España que haya sido robado, cuando el fondo de garantía de ese Estado no asuma funciones de indemnización de los daños producidos por vehículos robados. La crítica que se puede hacer a esta nueva previsión es la falta de reciprocidad, cuando el fondo de garantía de cualquier país de la UE no asuma los daños causados por vehículos robados. En tal caso, el CCS tiene que hacerse cargo de los vehículos robados que causen daños en España, en los que el fondo de esos países no los cubre y también de los vehículos robados, con estacionamiento habitual en España, cuando ocasionen daños en esos países a los que nos referimos.

## **PARTE 2ª**

### **ASPECTOS CLAVES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOVILÍSTICA: LOS CONCEPTOS DE VEHÍCULO A MOTOR Y HECHO DE LA CIRCULACIÓN**

#### **CAPÍTULO IV**

##### **CUESTIONES GENERALES**

###### **1. Antecedentes**

###### **1.1 Regulación anterior. Tratamiento de la materia en el Ordenamiento jurídico comunitario**

Toda la normativa reguladora de la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor se pone en funcionamiento cuando estamos ante los dos presupuestos que vamos a analizar en los próximos capítulos, puesto que constituyen la columna vertebral de esta materia. Por tanto, para que pueda hablarse de un accidente amparado por esta ordenación, debe ser calificado como un “hecho de la circulación” ocasionado por un “vehículo a motor”. Si no se dan estos dos presupuestos, no es aplicable la normativa especial, establecida en la LRCSCVM y en su Reglamento<sup>448</sup>.

Sin embargo, al analizar estos dos conceptos, al igual que ocurre con otras materias contenidas en la LRCSCVM, por las peculiaridades de esta responsabilidad civil y del seguro obligatorio que la ampara, lo debemos hacer desde el prisma de una regulación especial con unos matices de elevada protección hacia las víctimas de los accidentes de circulación. Por tanto, a la hora de interpretar, por ejemplo, si deben excluirse o no del ámbito circulatorio los delitos dolosos ocasionados por un vehículo a motor, debemos

---

<sup>448</sup> En tal sentido, vid. PINTO ANDRADE C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, editorial Bosch, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 2015, pág. 26. Sostiene que los presupuestos de aplicación del régimen especial de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro, se reconducen en primer término a la producción de un daño por “vehículo a motor” y por “hecho de la circulación”.

hacerlo -y así lo han hecho los tribunales, como veremos, hasta unos límites que han llegado más allá de lo que establece la propia normativa- pensando en la protección de las víctimas de los accidentes de circulación y en la dimensión social de este seguro obligatorio<sup>449</sup>.

En este sentido, tal como hemos visto en la 1ª parte, en la propia Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, que reguló por primera vez el SOA, se decía en su exposición de motivos que con esta regulación se busca a “ultranza” el resarcimiento inmediato de los daños y perjuicios sufridos por la víctima de un accidente de circulación y, por ello, en su artículo 39 establecía una responsabilidad objetiva atenuada del conductor de un vehículo a motor, debiendo responder siempre, salvo que pruebe que el hecho fuera debido únicamente a la culpa o negligencia del perjudicado, o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo, no considerándose como casos de fuerza mayor, ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos.

Por su parte, el artículo 43 de la citada Ley<sup>450</sup>, disponía que *“el asegurador, hasta el límite del seguro, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños y perjuicios sufridos. Sólo quedará exento de esta obligación si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil conforme al artículo 39, sin que en ningún caso pueda oponer al perjudicado o a sus herederos las excepciones que le asistan contra el asegurado o contra un tercero”*<sup>451</sup>.

---

<sup>449</sup> La Sentencia del TJUE, de 4 de septiembre de 2014 (TJCE 2014\297) indica, refiriéndose a los conceptos de “vehículo a motor” y “circulación de vehículos”, que deben entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del mercado interior perseguido por las Directivas comunitarias sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

<sup>450</sup> Tanto el artículo 39 como el 43 se llevaron en sus mismos términos a los artículos 1 y 2 del Texto Refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor, aprobado por el Decreto de 21 de marzo de 1968.

<sup>451</sup> Indica MEDINA CRESPO, M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas...* op. cit., pág. 35, que “estos dos preceptos integraban en su origen una sola norma enunciativa de que los daños que produjera un conductor con motivo de la circulación de un vehículo de motor serían reparados a través del seguro de suscripción obligatoria, de acuerdo con lo dispuesto en la propia Ley”.

Esta regulación que, en líneas generales coincide con la actual, a diferencia de lo que había ocurrido hasta esa fecha, donde regía el sistema general de imputación por culpa establecido en el artículo 1902 del CC, consagra por primera vez en esta materia el principio de responsabilidad objetiva como criterio de imputación por los daños causados con motivo del uso y circulación de vehículos de motor; estableciendo, además, en beneficio de las víctimas de los accidentes de circulación, la acción directa del perjudicado o de sus herederos contra la aseguradora del vehículo responsable.

Asimismo, como reflejo de esta legislación tuitiva<sup>452</sup>, el Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre, creó el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación<sup>453</sup>, para proteger a las víctimas en determinadas situaciones que, de no existir este Fondo, se quedarían sin cobertura. Así, el artículo 7 del Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, establecía que este Fondo debía cubrir la responsabilidad civil de los conductores de vehículos de motor derivada de hechos que hayan producido muerte, incapacidades o lesiones, en los casos en que el vehículo o el conductor causante sean desconocidos o que, siendo conocidos, aquél no esté asegurado y, en general, cuando no se produzca la asistencia o indemnización por los medios previstos en la Ley.

Ni la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, que sufrió distintos avatares hasta su entrada en vigor, ni el Texto Refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor, aprobado por el Decreto de 21 de marzo de 1968, definían los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación. El artículo 1 del Texto Refundido se refería al conductor de un vehículo a motor “con motivo de la circulación”. Por lo tanto, podemos decir que con esta referencia se podía entender que el concepto de hecho de la circulación lo abarcaba prácticamente todo. No olvidemos, además, que la Ley, hasta el

---

<sup>452</sup> En este sentido, señala GUIJARRO HERNANDO, J.J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: el Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto*, Las Rozas (Madrid), La Ley, 2010, pág. 12, que “una de las finalidades de la Ley 122/1962, de Uso y Circulación de Vehículos a Motor, fue la de conseguir el resarcimiento por parte de los perjudicados de forma inmediata y sin dilación, de los daños y perjuicios sufridos en su persona y en sus bienes como consecuencia de hechos relativos a la circulación”.

<sup>453</sup> Las funciones de este Fondo Nacional de Garantía fueron asumidas por el Consorcio de Compensación de Seguros, en virtud del Real Decreto 2878/1981, de 13 noviembre, de asunción de funciones y recursos de diversos Organismos autónomos suprimidos y estructura (RCL 1981\2923). BOE 5 diciembre 1981, núm. 291, [pág. 28577].

año 1995, se denominaba “Ley de uso y circulación de vehículos a motor”. El hecho de que se hablase de “uso” dio lugar a interpretar en muchas ocasiones que el mero uso del vehículo, aunque no circule, se considera que estaba amparado por la Ley.

Sin embargo, por lo que respecta al concepto de “vehículo a motor”, el primer Reglamento del SOA, aprobado por el Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre de 1964, que regula el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor, disponía en su artículo 6 que *“tendrá la consideración de vehículo a motor a los efectos de la obligación de asegurar: todo aparato o artefacto apto para circular por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor y para cuya conducción se requiera permiso, así como sus remolques y semirremolques (...)”*.

Nótese que del concepto de “vehículo a motor” también cabe hacer una interpretación amplia respecto a los “aparatos o artefactos” que pueden ocasionar un hecho de la circulación. Así, en esta primera definición, tendría cobertura del SOA cualquier “aparato o artefacto” que tuviera un motor. Veremos, con el paso del tiempo, cómo las sucesivas definiciones dadas a este concepto por los reglamentos posteriores van a ir restringiendo la noción de “vehículo a motor”, para terminar adaptándola, en la actualidad, a la legislación de tráfico y seguridad vial.

Por otro lado, ya desde los orígenes de la legislación del SOA, se aprecia cómo se subordina a la ordenación reglamentaria el concepto de vehículo a motor, cuestión que, como hemos indicado, es discutida por la doctrina, por constituir, junto con la noción de hecho de la circulación, el ámbito material de la disciplina automovilística.

Desde estos inicios de la regulación del SOA hasta la actualidad, ha habido diversas modificaciones de la LUCVM y distintos Reglamentos<sup>454</sup>, debido, sobre todo, a nuestra

---

<sup>454</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2ª edición, 2007, pág. 546, que “en los últimos cuarenta años pocas materias han sido objeto de una producción legislativa tan prolífica, tanto en el ámbito interno como en el comunitario, como la que aquí es objeto de estudio”.

En esta línea MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, Barcelona, J. M. Bosch Editor, 1992, pág. 175, indica que “entre la Ley de 1962 y la situación actual han sucedido numerosas disposiciones referidas al SOA; realmente, a

entrada en el año 1986 en la CEE, que nos obligó a adaptar las Directivas comunitarias sobre esta materia hasta ese momento y las posteriores y que hemos analizado en la parte 1ª de este trabajo. La preocupación por la siniestralidad circulatoria y por su aseguramiento no sólo fue del legislador español, sino también del comunitario. Prueba de ello es que hasta la fecha, se han dictado cinco Directivas sobre la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y, finalmente, una Directiva que ha codificado todas las anteriores<sup>455</sup>.

Según lo dicho, la siguiente modificación importante de nuestra legislación del SOA coincidió con la incorporación de nuestro país en la CEE en 1986<sup>456</sup>. En ese año se promulgó el RDL 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la LUCVM al Ordenamiento jurídico comunitario<sup>457</sup> y el RD 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Responsabilidad Civil derivada de uso y circulación de vehículos de motor, de suscripción obligatoria<sup>458</sup>.

En este Reglamento se definen de una forma más exhaustiva los conceptos que son objeto de este estudio. El artículo 5 indica que *“tienen la consideración de vehículos de motor, a los efectos de la obligación de estar asegurado, los ciclomotores y todo vehículo terrestre automóvil que esté accionado por una fuerza mecánica, así como sus remolques incluso no acoplados, con exclusión de los ferrocarriles y tranvías que circulen por vías que les sean propias”*. La definición es más apropiada -ya no se habla de aparatos o artefactos- y se incluye a los ciclomotores como vehículos a motor a efectos de aseguramiento.

---

pocos sectores del Ordenamiento jurídico se acomoda mejor que éste, por su doble sentido, la expresión “legislación motorizada”.

<sup>455</sup> Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (versión codificada). Publicada en el DOUE el 7 de octubre de 2009.

<sup>456</sup> Hasta ese momento, se habían aprobado en materia de aseguramiento obligatorio de automóviles dos Directivas: la Directiva 72/430/CEE (primera Directiva de autos) y la Directiva 84/5/CEE (segunda Directiva de autos).

<sup>457</sup> BOE número 155, de 30 de junio de 1986. Este RDL modificó el título primero del Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre Uso y Circulación de Vehículos de Motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo.

<sup>458</sup> BOE número 18, de 21 de enero de 1987.

Por su parte, el artículo 4 de esta norma establece por primera vez la definición de hecho de la circulación de la siguiente forma: *“a los efectos del seguro regulado en este reglamento, se entiende por hechos de la circulación cubiertos por el mismo los derivados del uso y circulación del vehículo asegurado en la póliza de seguro por vías y bienes de dominio público, garajes y aparcamientos, así como por vías privadas que no estén especialmente destinadas o acotadas para el desarrollo por dicho vehículo de un trabajo o labor industrial o agrícola”*. Debido a los problemas que se habían dado hasta el momento, se amplía el concepto de hecho de la circulación a los garajes<sup>459</sup>, aparcamientos y a determinadas vías privadas.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión del seguro privado, mediante su Disposición Adicional Octava, modificó de nuevo el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor, aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, para introducir los cambios operados por la Tercera Directiva en materia de automóviles (Directiva 90/232 CEE), cuyo objeto fue ampliar el ámbito personal y material cubierto por el SOA y dotar a las víctimas de los accidentes de circulación de mecanismos de indemnización más rápidos y eficaces, creando al respecto un sistema de valoración de daños personales. Esta modificación dio lugar al cambio de nombre de la Ley, que pasó a llamarse Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

En cualquier caso, la novedad principal de la modificación llevada a cabo por Ley 30/1995, es que la LRCSCVM, no sólo regulará el SOA, como hasta entonces había ocurrido, sino también la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en toda su extensión. Por tanto, a partir de esta modificación, el régimen de imputación objetiva en esta responsabilidad, se extenderá más allá de los límites del SOA.

Sin embargo, no fue hasta 2001 cuando se produjo el desarrollo reglamentario de la modificación aludida, mediante el RD 7/2001, de 7 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. En este caso, y esta vez por mandato de la Ley, se regulan los conceptos de vehículo a

---

<sup>459</sup> En tal sentido, la SAP de Álava, de 11 de diciembre de 2006 (JUR 2007\94423), precisa que el atropello en la acera de un peatón cuando se está saliendo de un garaje, es un accidente de circulación.



motor y hecho de la circulación en los artículos 2 y 3, respectivamente, del Reglamento. Esta remisión reglamentaria fue muy discutida en su día porque no se entendía muy bien cómo es posible que una Ley especial base todo su contenido en unos conceptos que en principio desconoce, puesto que los mismos son esenciales a la hora de delimitar la responsabilidad civil automovilística y la obligación y efectos de su aseguramiento.

Al ser la remisión legal al Reglamento, no ya únicamente para la cobertura del seguro, sino para la propia determinación de la responsabilidad civil, esta norma determinará y delimitará a través de su definición el ámbito en que se aplicará esta específica responsabilidad automovilística y no la genérica del artículo 1902 del CC.

Con ello, la facultad reglamentaria no consiste solo en regular aspectos accesorios o secundarios, sino precisamente el elemento esencial, junto con la relación de causa-efecto y el título de imputación, cual es el ámbito especial al que se aplicará la responsabilidad civil que la Ley regula.

El siguiente paso en esta evolución legislativa vino dado por la necesidad de adaptar la Cuarta Directiva de Automóviles, que se hizo mediante la Ley 44/2002, de 22 noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero<sup>460</sup>, que creó un nuevo Título a la LRCSCVM: “De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado”. Se trataba de proteger a las víctimas llamadas “transeúntes”, estableciendo mecanismos para que pudieran reclamar en su país de residencia, los daños sufridos en un Estado distinto.

La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados<sup>461</sup>, volvió a reformar la LRCSCVM. Las modificaciones introducidas afectaban a su artículo 3, para agilizar determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurarse; a su artículo 8, para otorgar garantía indemnizatoria al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que, circulando sin seguro, causa el accidente; y la tercera y última modificación tiene por

---

<sup>460</sup> BOE número 281, de 23 noviembre 2002.

<sup>461</sup> BOE número 265, de 5 noviembre 2003.

objeto la modificación de la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que figura como anexo de la LRCSCVM.

Sin embargo, todas estas modificaciones de la LRCSCVM a las que nos estamos refiriendo, junto con otras introducidas por otras leyes<sup>462</sup>, hacían necesario poner un poco de orden en esta materia. Por ello, la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados, a la que nos hemos referido, autorizó al Gobierno para que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, elabore y apruebe un Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que incluía las modificaciones introducidas por leyes posteriores. La delegación incluye la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Siguiendo el mandato referido, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, aprobó el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.

Para finalizar este repaso legislativo, debemos referirnos a la Ley 21/2007, de 11 julio, que modifica el texto refundido de la LRCSCVM, para incorporar la Quinta Directiva de Automóviles (Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las cuatro Directivas anteriores). Esta Directiva, entre otras cosas, incorpora la obligación de presentación por las entidades aseguradoras de una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, de una respuesta

---

<sup>462</sup> Como, por ejemplo, La Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, que declaró derogados sus artículos 17 y 18 y modificó su Disposición Adicional; La Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 1.4, a fin de precisar que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a Motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes; y la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, que modificó su artículo 3, relativo a las consecuencias del incumplimiento de la obligación de asegurarse.

motivada a lo planteado en la reclamación, la elevación de los límites del SOA y la ampliación del concepto de estacionamiento habitual del vehículo en España a los efectos del seguro obligatorio, cuestión de gran relevancia a la hora de determinar, entre otros aspectos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización.

Como consecuencia de esta importante modificación de la LRCSCVM, mediante el RD 1507/2008, de 12 septiembre, se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que sustituye al Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero.

Este nuevo Reglamento matiza y amplía los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, que son objeto de nuestro estudio y que analizaremos en los siguientes capítulos.

## **2. El Vigente Reglamento del Seguro Obligatorio del Automóvil**

### **2.1 Consideraciones generales**

La Ley 21/2007, de 11 de julio, que incorporó a nuestro Derecho interno la Quinta Directiva en materia de automóviles, supuso una modificación sustancial de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Esta modificación dio lugar a que, en virtud de lo previsto en la Disposición Adicional Segunda de la citada Ley, que habilita al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de esta ley, promulgase el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Lo primero que hay que advertir en el nuevo Reglamento es el cambio de denominación con respecto al anterior. Mientras que éste se denominaba “Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, el nuevo Reglamento es sólo del “seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”.

La explicación de este cambio de denominación está en la propia Exposición de Motivos del nuevo texto, al disponer que con las modificaciones introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

En definitiva, según lo dicho, todas las cuestiones referentes a la responsabilidad civil están recogidas en la Ley, mientras que el Reglamento sólo se limita a recoger aspectos del seguro obligatorio, tales como los conceptos de vehículos a motor y de hechos de la circulación o la previsión de compensación en la aplicación de los importes de la cobertura del seguro obligatorio fijados en el texto refundido de la LRCSCVM.

Como luego veremos, es curioso que los conceptos de vehículo de motor y hecho de la circulación se regulen en el Reglamento del seguro obligatorio. Además, no parece adecuado que estos conceptos se apliquen solo para el seguro obligatorio, cuando la Ley, que los remite a la regulación reglamentaria, regula la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en general y no sólo en el ámbito del SOA. Podría pensarse que existe una noción de vehículo a motor y de hecho de la circulación en la esfera del seguro obligatorio y otra distinta para el seguro voluntario. Así, podríamos llegar al absurdo de considerar que un accidente en una vía no apta para circular no es un hecho de la circulación en el ámbito de seguro obligatorio, porque así lo establece el Reglamento del SOA, pero, en cambio, sí tendría cabida en el seguro voluntario<sup>463</sup>.

---

<sup>463</sup> Algo parecido fue lo que ocurrió en la STS (Sala 1ª) de 17 de octubre de 2011 (RJ2012/419). Se trataba de un accidente agrícola ocasionado por un tractor cuando estaba haciendo labores agrícolas. La Sala 1ª entendió por este motivo que no estaba cubierto por el SOA, pero, sorprendentemente, consideró que sí lo estaba dentro del Seguro Voluntario, indicando: “Esta Sala a la vista de las circunstancias especiales mencionadas debe concluir que los siniestros derivados del uso agrícola del tractor no están excluidos de la póliza, en rama de seguro voluntario, al no mencionarse expresamente, estando recogido en las condiciones particulares el uso para labores agrarias y ello en virtud de un convenio de colaboración entre la cooperativa agrícola (mediadora) y la aseguradora”.

Parece que el legislador ha considerado que todas las cuestiones relativas a la responsabilidad civil se han incluido en la Ley y que, consecuentemente, el Reglamento sólo ha de contemplar la regulación del seguro de responsabilidad civil. Por ello, las definiciones de hecho de la circulación y de vehículo a motor, serían únicamente aplicables en cuanto al seguro y no respecto de la responsabilidad civil.

Por lo dicho, llama la atención de la regulación reglamentaria los conceptos de “vehículo a motor” y de “hecho de la circulación”, porque estas nociones son la pieza clave<sup>464</sup> en el sistema de responsabilidad civil del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la LRCSCVM, al ser las que van a determinar el ámbito material de aplicación de esta Ley<sup>465</sup>. Así se establece en su artículo 1.1, al indicar que *“el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación”*. De este modo, para que sea aplicable esta normativa especial es necesario que se den los dos presupuestos: que estemos ante un hecho de la circulación y que tal hecho sea producido por, al menos, un vehículo a motor<sup>466</sup>. Si es así, se aplicará la normativa especial instaurada por la LRCSCVM, con las consecuencias jurídicas que ello conlleva: criterio objetivo de imputación de responsabilidad, aplicación del sistema de valoración de daños corporales incluido en el

---

<sup>464</sup> Así es como la define DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor...*, op. cit., pág. 24.

<sup>465</sup> Sobre la consideración de vehículo a motor y hecho de la circulación, Vid. MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de causas...*, op. cit., págs. 345 y ss.

<sup>466</sup> Se dan situaciones en las que, además de tratarse de un hecho de la circulación, puede al mismo tiempo dar lugar a un supuesto de responsabilidad civil ajeno a la circulación. Pensemos en un caso de concurrencia de causas entre un vehículo de motor, por ir a exceso de velocidad y un animal que cruza la calzada porque ha saltado o roto la valla de una finca. En este caso, para la entidad aseguradora del vehículo estamos ante un hecho de circulación y tendrá que abonar la indemnización correspondiente a la concurrencia del conductor y para el propietario de la finca o su aseguradora es un supuesto de responsabilidad civil general por la tenencia de animales. Al respecto, es ilustrativo el supuesto contemplado en la sentencia de la Sala 3ª del Tribunal Supremo, de 1 de diciembre de 2009 (RJ 2009\8129), en el primer supuesto –dice la sentencia– que llega al alto tribunal sobre el impacto de una motocicleta contra una bionda, en el que se producen graves daños –amputación de la pierna– al conductor de la misma, dónde la Sala condena a la Administración como responsable civil por los daños producidos al conductor de la motocicleta –por el efectos cortante de la bionda contra la que había impactado–, en concurrencia con la actuación del propio conductor, que iba a exceso de velocidad en una carretera mojada por la lluvia. La negligencia de éste entra dentro de la órbita de los hechos de la circulación, mientras que para la Administración, se trata de un supuesto de responsabilidad patrimonial por no haber sustituido estos “elementos de seguridad” que son peligrosos, sobre todo para los ocupantes de los vehículos de dos ruedas, por sus efectos cortantes.

anexo de la Ley, intervención, en su caso, del Consorcio de Compensación de Seguros, especialidades procesales, como el llamado “juicio ejecutivo del automóvil”, intereses moratorios, etc.

En consecuencia, estamos ante los dos presupuestos más elementales y determinantes de la responsabilidad civil derivada de la circulación viaria. Por tal motivo, se ha discutido por la doctrina<sup>467</sup> que estos dos conceptos, que determinan, como decimos, su ámbito de aplicación, hayan sido relegados por el artículo 1.4 de la LRCSCVM al desarrollo reglamentario<sup>468</sup>. Más aún, cuando tal como se indica en la Exposición de Motivos del vigente Reglamento, “las modificaciones introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor”. De ahí también el cambio en la denominación de este Reglamento que pasa a ser sólo del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

Por tanto, decir que todo lo relativo a la responsabilidad civil está regulado en la Ley y que, precisamente, los dos conceptos que van a determinar su ámbito de aplicación se regulan en el Reglamento, parece una clara contradicción que, pese a la crítica por parte de la doctrina, se ha seguido manteniendo, como acabamos de ver.

---

<sup>467</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 160.

DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RIOS, J. (Directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil ...*, op. cit., págs. 24 y 25, se preguntan cómo es posible que dicha ley especial base todo su contenido en unos conceptos que en principio desconoce.

<sup>468</sup> FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. “El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)”, *XXV Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 26-27 de marzo del 2009, sostiene que “sorprende que, incluido a la cabeza de la Ley 30/1995 un primer artículo cuyo apartado tercero contiene una lista de definiciones auténticas de ciertos significantes empleados en su articulado, se haya deferido al desarrollo reglamentario la fijación del significado de dos conceptos básicos, como son los de «vehículo a motor» y «hecho de la circulación», determinantes del ámbito material de aplicación del nuevo sistema, y, en igual medida, de los derechos afectados por él”. Este autor señala que con mejor criterio, la Ley francesa Badinter, de 5 de julio de 1985, acota, en su primer artículo, su ámbito de aplicación, circunscribiéndolo a los accidentes de circulación en que se encuentre implicado un vehículo de motor, así como sus remolques o semirremolques, con la salvedad de los ferrocarriles y de los tranvías que circulan sobre sus propias vías.

Además, como trataremos de explicar cuando analicemos de forma pormenorizada estas dos nociones, pensamos que ha habido un paso atrás en su nueva regulación. El Reglamento derogado amplió considerablemente la consideración de vehículo a motor y hecho de la circulación, de manera que era difícil que cualquier hecho producido por un vehículo a motor, pudiera sustraerse del ámbito de aplicación de la LRCSCVM, aunque tal vehículo no tuviera los requisitos exigidos por Tráfico para poder circular.

En el vigente Reglamento, tal vez con la finalidad de adaptar la legislación del SOA a la de tráfico, se han restringido ambos conceptos. Pensamos que se pretende ordenar esta materia y por ello todo vehículo que no sea susceptible de autorización administrativa para circular no será considerado como vehículo a motor. Así mismo, cualquier hecho con un vehículo a motor que se ocasione en vías que no sean aptas para circular o “que tengan una regulación especial”, como los puertos y aeropuertos, estarán fuera del ámbito circulatorio.

Si se aplica este Reglamento en los términos en los que está redactado, se conseguirá, efectivamente, una ordenación en el tráfico viario, pero quedarán fuera del ámbito de aplicación de esta normativa especial muchos supuestos que no van a ser indemnizados y que puede ser cuestionable que no lo sean, en una materia tan sensible como la que estamos abordando, amparada, además, con un seguro que, sin duda, tiene un alcance social, que se manifiesta, fundamentalmente, en la obligatoriedad de su suscripción y en la protección a las víctimas de los accidentes de circulación.

En todo caso, hubiera sido más correcto mantener la denominación anterior del Reglamento, evitando con ello que se pueda defender que las definiciones de hecho de la circulación y de vehículo a motor no sean de aplicación en el seguro voluntario, especialmente cuando en este ámbito existe una corriente jurisprudencial que otorga al seguro voluntario de responsabilidad civil una dimensión cualitativa y no únicamente cuantitativa, como exponemos a continuación.

## **2.2 La difícil convivencia del Seguro Obligatorio y Voluntario de responsabilidad civil**

A nuestro modo de ver, lo que pretende del alguna forma el Reglamento del SOA, y así es como lo indica en su Exposición de Motivos cuando se refiere a la compensación en la aplicación de los importes de la cobertura del seguro obligatorio fijados en el Texto Refundido de la LRCSCVM, es la *“posibilidad de superación del sistema de aseguramiento dual, seguro obligatorio y seguro voluntario de responsabilidad civil, existente en la actualidad”*.

En efecto, con el sustancial incremento de los límites del SOA llevado a cabo por la Ley 21/2007, de 11 de julio<sup>469</sup>, a la que hemos aludido al principio de este epígrafe, y por lo reseñado en el párrafo precedente, parece que lo que se pretende es acabar con el seguro voluntario<sup>470</sup>, porque, como veremos, el mantenimiento de esta dualidad entre seguro obligatorio y voluntario, es una fuente de conflictos, porque no está muy claro en la actualidad qué tipo de coberturas ampara el seguro voluntario, que, no olvidemos, no es un seguro voluntario cualquiera, sino un seguro voluntario “de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”.

Además del incremento cuantitativo de los límites del SOA, se puede postular que su regulación, tras la trasposición a nuestro Derecho interno de las distintas Directivas comunitarias, es completa y extensa, garantizando los derechos, no sólo de las víctimas de los accidentes de circulación, sino la de los propios tomadores del seguro, que estaban sometidos a excesivas y no siempre justificadas acciones de repetición por parte de las entidades aseguradoras en un seguro, por otra parte, al que están obligados a suscribirlos por mandato legal. Me estoy refiriendo, por ejemplo, a aquellas cláusulas “pactadas” en el contrato de seguro, por las que la entidad aseguradora podría repetir en

---

<sup>469</sup> Esta Ley modificó el artículo 4 de la LRCSCVM, incrementando los límites del SOA en los siguientes términos: los importes de la cobertura del seguro obligatorio serán: a) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas. b) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro. Además, para que sea prácticamente imposible que la cobertura de un siniestro quedara fuera de los límites del SOA, el propio Reglamento que estamos comentando, en su artículo 10 establece que “Cuando concurren daños a las personas y daños en los bienes y la indemnización por estos últimos supere el importe señalado en el artículo 4.2.b) del Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, la diferencia se indemnizará con cargo al remanente que pudiera resultar en la indemnización de los daños a las personas hasta el límite del artículo 4.2.a) de dicho Texto Refundido”

<sup>470</sup> No obstante, la posibilidad del aseguramiento voluntario viene establecido en el artículo 2.5 LRCSCVM, que establece lo siguiente: “Además de la cobertura indicada en el apartado 1, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente”.



caso de un accidente en el que indemnizaban a las víctimas del mismo, contra su asegurado si conducía su vehículo a partir de una determinada hora o si, ocasionalmente, conducía el vehículo una persona no incluida en la póliza como asegurado.

La Ley 21/2007, de 11 de julio, además de incorporar a nuestro Ordenamiento jurídico la Quinta Directa de automóviles, como hemos visto en el Capítulo III, estableció al respecto que el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, solo podrá repetir contra el tomador del seguro o asegurado por causas previstas en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, y, conforme a lo previsto en el contrato, únicamente en el caso de conducción del vehículo por quien carezca del permiso de conducir (artículo 10. c) LRCSCVM) Por tanto, a partir de la entrada en vigor de esta norma, salvo los supuestos previstos expresamente en el artículo 10 de la LRCSCVM, las entidades aseguradoras sólo podrán repetir por causas previstas en la LCS, como la inexacta declaración del riesgo (artículo 10 LCS), la agravación del riesgo (artículo 11 LCS), el impago de primas (artículo 15 LCS), y otros supuestos previstos en esta norma, como los hechos dolosos del conductor (artículo 76 LCS).

Por estas razones, entendemos que el mantenimiento del seguro voluntario, en la actualidad, genera más problemas que beneficios. En esta línea, en la práctica se plantea si la dimensión del seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor es sólo cuantitativa, por encima de los límites del SOA, o también cualitativa, debiendo en este caso dar cobertura a otros supuestos distintos de la regulación obligatoria o impidiendo el derecho de repetición de las entidades aseguradoras sobre hechos ajenos a la normativa que regula el SOA, salvo pacto expreso entre las partes contratantes, cumplimentado según las previsiones establecidas en el artículo 3 de la LCS. Si consideramos que su cobertura sólo alcanza a las sumas que sobrepasen los límites del SOA, desde luego, habría que abogar por su desaparición. En el otro caso, no está tan clara, si bien, como hemos indicado, al seguro voluntario, dada la extensa regulación del SOA, le queda poco margen.

### **2.2.1 La doctrina jurisprudencial actual**

En algunos casos recientes, las aseguradoras han defendido el criterio de que el seguro voluntario de responsabilidad sólo tiene una dimensión cuantitativa y la jurisprudencia ha estado vacilante al respecto, defendiendo, en unos casos, tal alcance y, en otros, le han dado al seguro voluntario una dimensión también cualitativa<sup>471</sup>. Así lo han puesto de manifiesto algunas sentencias de nuestro Tribunal Supremo, relativas al derecho de repetición de la entidad aseguradora, en los supuestos de conducción del vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas (Sentencias del TS (Sala 1ª), de 12 de febrero (RJ 2009\1290) y 25 de marzo de 2009 (RJ 2009\1744), y 29 de enero de 2010 (RJ 2010\163)); cobertura de los hechos dolosos del conductor asegurado (Sentencias del TS (Sala 2ª) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184) y 20 de marzo de 2013 ((RJ 2013\8070))), en las que se indica que en estos casos, tras el acuerdo nº 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007, no están cubiertos por el SOA, porque no se consideran hechos de la circulación, pero sí por el seguro voluntario; y en un accidente que se produjo realizando una actividad agrícola, en el que la Sala, aludiendo a la jurisprudencia reseñada, indica que el seguro voluntario se configura como un complemento para todo aquello que el seguro obligatorio no cubra, de conformidad con el artículo 2.5 de la LRCSCVM y, por tanto, la cobertura no es solo cuantitativa, sino también cualitativa. Por ello, considera que, en el caso analizado, “los siniestros derivados del uso agrícola del tractor, no están excluidos de la póliza, en rama de seguro voluntario, al no mencionarse expresamente” (Sentencia del TS (Sala 1ª), de 17 de octubre de 2011 (RJ2012/419)).

En la sentencia de la Sala 1ª del TS de 25 de marzo de 2009 (RJ 2009\1744), el recurso tiene su origen en el ejercicio de una acción de repetición por parte de la entidad aseguradora, que tuvo que pagar 344.146,60 euros para hacer frente a las indemnizaciones derivadas del atropello de tres peatones, dos de ellos resultaron con heridas graves y otro fallecido. La entidad aseguradora interpuso demanda en ejercicio de la acción de repetición prevista en el apartado a) del artículo 7 de la LRCSCVM,

---

<sup>471</sup> Vid. VEIGA COPO A., *Tratado del contrato de seguro*, Tomo II, editorial Aranzadi, 3ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2014, pág. 374. Sobre esta cuestión, indica que “continuamente conocemos fallos donde la controversia, la dulcificación de criterios, la confusión y el cuestionamiento de coberturas de uno u otro seguro acaban por confundir, teñir de ambigüedad el seguro y crear una notable inseguridad jurídica. Amén de sorpresas de coberturas no pocas veces dudosas, tanto en su inclusión, como sobre todo en su exclusión”.

(actual artículo 10), al considerar que el accidente se había producido como consecuencia de la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

Sostiene el Tribunal Supremo, en esencia, que, si bien es cierto que en el ámbito del aseguramiento obligatorio el derecho de repetición está contemplado en el Artículo 10 de la LRCSCVM, al permitir al asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado, si el daño causado fuera debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, ello no alcanza al seguro voluntario, caso de existir éste, salvo que la exclusión esté perfectamente definida y aceptada expresamente por el asegurado, interpretando el alto tribunal que se trata de cláusulas limitativas a las que son de aplicación el artículo 3 de la LCS.

En definitiva, el Tribunal Supremo otorga, en este caso, al seguro voluntario de responsabilidad civil una dimensión cualitativa y no cuantitativa, como sostenía la aseguradora y la propia Audiencia Provincial, al considerar ésta, en la sentencia de instancia, que el artículo 3 LCS no era aplicable, pues el carácter ilimitado del seguro voluntario se refería a los capitales y no a la cobertura del cualquier riesgo, correspondiendo legalmente a la aseguradora repetir las cantidades pagadas con cargo al seguro obligatorio, al ser una facultad reconocida en la Ley – artículo 10 -, de carácter indisponible por las partes. Estos mismos argumentos, los ha repetido ante los mismos hechos la otra sentencia de la Sala 1ª a la que no hemos referido, de 25 de marzo de 2009 y, posteriormente, la sentencia de la misma Sala de 29 de enero de 2010.

Como vemos, estamos ante un asunto controvertido y prueba de ello es que el propio Tribunal Supremo, ante el mismo supuesto, en su sentencia (Sala 1ª), de 21 de abril de 2008 (RJ 2008\1711), señaló que la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil frente a un tercero, en la que ha incurrido su asegurado, “tiene acción de repetición contra el propietario del vehículo causante y el asegurado en virtud del artículo 7 de la LRCSCVM (actual artículo 10), en caso de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, sin que importe si, además, está prevista en el contrato de seguro. La norma es taxativa e indiscutible y de total aplicación al presente caso”. Desde luego, nos parece

más coherente este argumento, puesto que estamos ante un derecho de repetición de la aseguradora contra su asegurado “*ex lege*” y, por tanto, solo se podría cuestionar por las cantidades abonadas por la aseguradora por encima de los límites del SOA.

Asimismo, la Sala 1ª del Tribunal Supremo ha pronunciado otras dos sentencias, las dos de 29 de junio de 2009 (RJ 2009\4763, RJ 2009\6456), en las que analiza la naturaleza del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y del seguro voluntario, referidas, en estos casos, a la consideración o no como hechos de la circulación de los accidentes analizados.

Se trata de dos accidentes producidos por tractores agrícolas, en los que se plantea si los hechos a los que dan lugar son o no “hechos de la circulación”. Curiosamente, a diferencia de lo que ocurrió en las dos primeras sentencias a las que me he referido en los párrafos precedentes, en este caso, las dos sentencias de instancia consideraron que debía responder la aseguradora. En un caso, aunque no se trataba de un “hecho de la circulación” y, por lo tanto, no estaba cubierto por el SOA, debía responder la aseguradora en virtud del seguro voluntario de responsabilidad civil (En el fondo la sentencia considera que podemos estar ante dos conceptos de “hecho de la circulación, uno para el SOA –que es el regulado en la norma reglamentaria- y otro para el seguro voluntario que, al no estar regulado en ninguna norma, quedaría al arbitrio del juzgador); y en otro, por entender que se trataba de un hecho de la circulación<sup>472</sup>.

El Tribunal Supremo, a nuestro modo de ver, de forma acertada, no considera que los accidentes analizados sean “hechos de la circulación” y, lo que es más importante, pese a reconocer la distinta naturaleza del SOA y del Seguro Voluntario de responsabilidad civil de la circulación, sostiene en una de ellas que “la garantía que ofrece el voluntario no puede ir más allá de la que resulta de un hecho de esta misma naturaleza para el que

---

<sup>472</sup> En la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 29 de junio de 2009, la Audiencia Provincial de Segovia, consideró que el hecho no está cubierto por el seguro obligatorio por no tratarse de un hecho de la circulación, pero condena por el seguro de responsabilidad civil complementario en el que se incluyen no solo elementos cuantitativos, sino cualitativos. Concluye que el seguro objeto de procedimiento es un seguro combinado de responsabilidad civil de vehículo de uso agrícola y que la cláusula de excluir los daños causados por tareas agrícolas es una cláusula que delimita negativamente la cobertura que no ha sido suscrita individualmente y por tanto es ineficaz, conforme al artículo 3 LCC, pero que, aunque así no fuera, el hecho está cubierto por la cláusula 1.2 al encontrarse el tractor parado y excluirse en ella los daños materiales pero no los personales.

se establecen en la póliza unas sumas aseguradas como complemento y exceso de las que se fijan como obligatorias en el momento del accidente, de tal forma que sería necesaria una indemnización básica que deba necesariamente complementarse, aquí inexistente”<sup>473</sup>.

Las conclusiones que se pueden extraer de esta resolución son las siguientes: i) para el Tribunal Supremo, ambos seguros se configuran como seguros de responsabilidad civil cubriendo indistintamente los daños y perjuicios derivados de la conducción de un vehículo de motor; ii) en determinados casos, el seguro voluntario puede cubrir accidentes distintos a los que cubre el SOA; y iii) la garantía del seguro de responsabilidad civil voluntario, al tener la misma naturaleza que el obligatorio, no puede ir más allá de complementar la suma asegurada. Por tanto, si el accidente es un hecho de la circulación, el complemento del seguro voluntario sería exclusivamente cuantitativo.

Pese a esta afirmación, no podemos decir que tras estas resoluciones el alto tribunal haya dado un giro respecto a las sentencias de la Sala 1ª de 12 de febrero y 25 de marzo de 2009, y de 29 de enero de 2010<sup>474</sup>, en relación a la naturaleza del SOA y del Seguro Voluntario. Sí se puede sostener, en cambio, que contienen un análisis más profundo y certero de la naturaleza jurídica de estos seguros.

Según lo dicho, podemos afirmar que la importancia práctica del seguro voluntario es inversamente proporcional a la del seguro obligatorio<sup>475</sup>. Así, a medida que el seguro obligatorio se ha ido expandiendo en cuanto a sus coberturas, ha perdido relevancia y

---

<sup>473</sup> Esta es la postura que defendemos. Así, dada la completa regulación del SOA, el SV sólo podría operar por encima de los límites cuantitativos del primero. Por tanto, como hemos indicado, en la actualidad no tiene sentido la contratación del SV, por el elevado límite del SOA y por la compensación, en su caso, de los límites por daños personales y por daños materiales contemplada en el artículo 10 del Reglamento del SOA.

<sup>474</sup> Entre otras cosas, porque la Sentencia de la Sala 1ª del TS de 29 de enero de 2010, vuelve de nuevo a referirse a la dimensión “cualitativa” del seguro voluntario, para desestimar la acción de repetición de una aseguradora contra su asegurado por conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas.

<sup>475</sup> Vid. GARCÍA GARNICA, M.C./ROJO ÁLVAREZ MANZANEDA, R., “De la responsabilidad civil y su aseguramiento”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Barcelona, Atelier, 2001, pág. 66.

sentido el seguro voluntario<sup>476</sup>. En un primer momento el SOA no cubría los daños materiales y la cobertura de los personales era escasa, tanto a nivel cualitativo como cuantitativo, por lo que era necesario la función del voluntario<sup>477</sup>. En la actualidad, el alcance de los límites del SOA y los riesgos cubiertos a los terceros perjudicados por este seguro, hacen decrecer, sino desaparecer, la importancia del seguro voluntario<sup>478</sup>.

Tras el caso analizado por la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª), de 24 de julio de 2008 (RJ 2008/4630), vemos que todavía quedan algunas pólizas que le dan al Seguro Voluntario una dimensión cualitativa, que a nuestro modo de ver no tiene mucho sentido, porque modifican la consideración de hecho de la circulación. En otras palabras, no puede haber una definición de hecho de circulación para el SOA y otra para el SV porque, aunque estos seguros tengan distinta naturaleza, ambos deben estar enmarcados en la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor. En este caso, se trata del incendio de un vehículo parado en un semáforo, en el que mueren dos ocupantes y otro resulta gravemente herido. El incendio se ocasionó debido a la ignición de una garrafa de gasolina que llevaba el conductor en el maletero por causas ajenas a la circulación, lo que debería haber dado lugar a su no consideración del fatal suceso como hecho de la circulación. Sin embargo, tanto las sentencias de instancia como el TS entendieron que se trataba de un hecho de la circulación, por cuanto que el seguro de responsabilidad civil complementaria cubría el siniestro por haberlo así pactado el tomador y la aseguradora, al incorporar al contrato de seguro una cláusula conforme a la cual quedó ésta obligada a "indemnizar a un tercero los daños y perjuicios causados cuando el asegurado sea civilmente responsable en virtud de lo previsto por los artículos 1902 y 1903 del Código Civil... como consecuencia directa", no sólo (1) del "uso y

---

<sup>476</sup> En este sentido, OLIVENCIA RUIZ, M., "El Seguro de automóviles en la Comunidad Económica Europea", *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 6, noviembre-diciembre de 1985, págs. 295 y ss., ya en 1985 hablaba de una crisis profunda de la dicotomía seguro voluntario-seguro obligatorio.

<sup>477</sup> Vid. MESONERO GIMENO L.A., "La difícil convivencia actual de los seguros obligatorio y voluntario de responsabilidad civil del automóvil, en supuestos de conducción dolosa, con alcohol, drogas u otros. a propósito de algunas sentencias del Tribunal Supremo", *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 5, año 48, mayo de 2012, pág. 38. A juicio del autor, "el seguro voluntario siempre ha sido un seguro de cobertura cuantitativamente complementaria, y no suplementario de coberturas cualitativas amplias, más bien todo lo contrario, pues si se repasa la evolución de ambos seguros, se observa como el voluntario siempre ha restringido conceptualmente mucho más las coberturas que el obligatorio".

<sup>478</sup> MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil...*, op. cit., pág. 39, sostiene que "la existencia de dos sistemas de responsabilidad, derivados de un mismo riesgo, es un desatino".

circulación del vehículo de motor", sino también (2) de "la permanencia en reposo del vehículo, incluso en el caso de incendio o explosión en garaje o fuera de él".

No ocurrió así, más recientemente, en la Sentencia nº 292/2010 de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 6 de mayo de 2010. En este caso, un obrero forestal sufrió diversas lesiones cuando en el curso de una tala de árboles realizado con un vehículo industrial (carroceta), fue alcanzado con un cable de la misma. La demanda la formuló frente al propietario de la carroceta, y la aseguradora, para reclamar los daños que le fueron ocasionados. Fue desestimada en primera instancia, al declarar el juzgador *a quo* prescrita la acción, y estimada parcialmente en apelación mediante la condena al propietario de la carroceta al pago de 763,80 euros y absolución de la aseguradora porque el daño se produjo con ocasión de desarrollar actividades agrícolas o industriales -riesgo excluido del SV- y ajeno a la circulación de vehículos a motor.

El perjudicado basó su recurso de casación sobre la base de que el accidente se produce como consecuencia de un hecho de la circulación y de que es inaceptable la exclusión de la cobertura por parte del SV, que ha supuesto la desestimación de la demanda respecto de la aseguradora.

Para la Sala, que desestima el recurso y confirma la sentencia de instancia, ha quedado probado que la carroceta "se encontraba sin circular ", por lo que no es posible establecer conclusiones distintas sobre un hecho no aceptado. Pero es que, al margen de que así fuera, la aseguradora no sería responsable a la vista de la exclusión de cobertura pactada en la póliza, que no es cláusula limitativa de derechos del asegurado sino delimitadora del riesgo cubierto por el seguro, entre los que no incluye los derivados de las actividades de trabajo agrícola o industrial.

Además, añade la sentencia, un suceso como el acontecido nada tiene que ver con la circulación. Ni la carroceta estaba circulando, ni era propulsado por el motor y, además, no estaba siendo utilizada con la finalidad de circulación, sino agrícola o forestal, lo que impide que pueda prosperar la acción directa contra la aseguradora tanto en el ámbito del seguro obligatorio como en el del voluntario puesto que es claro que no se trata de un hecho cubierto por el seguro de responsabilidad civil.

### 2.2.2 Soluciones propuestas

En todo caso, desaparezca o no el seguro voluntario de responsabilidad civil<sup>479</sup>, cuestión que de momento va a depender de las propias aseguradoras, puesto que la LRCSCVM lo permite, lo que parece claro es que la norma que estamos analizando, pese a su denominación como “Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”, está desarrollando una ley que no es sólo del seguro obligatorio y, por tanto, sus preceptos se refieren a la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, tanto obligatoria como, en su caso, voluntaria.

Dicha Ley, remite en su artículo 1.4 a la regulación reglamentaria los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación que, como hemos dicho, determinan su ámbito material. Pues bien, si la Ley regula la responsabilidad civil en general de la circulación de vehículos, tanto para el SOA como para el Seguro Voluntario, lo que se defina como “hecho de la circulación” debe dar cabida a toda la responsabilidad civil y a ambos seguros de responsabilidad civil. No se puede decir, como hemos visto, que hay un concepto de “hecho de la circulación” para el SOA y otro distinto para el Seguro Voluntario.

Por tanto, si un accidente agrícola no es un hecho de la circulación en virtud de lo establecido en el artículo 2.2 del Reglamento del SOA, no lo es para el SOA ni tampoco para el Seguro Voluntario, porque no lo es para la responsabilidad civil en general (amparada por ambos seguros) de la circulación de vehículos a motor.

Obviamente, los criterios de atribución de la responsabilidad establecidos en el artículo 1.1 de la LRCSCVM, como son para toda la responsabilidad derivada de la circulación de vehículos a motor, lo son para la garantizada por el SOA y por el seguro voluntario de responsabilidad civil. Por ello, a nuestro juicio, es erróneo la fundamentación que al respecto hace la reciente STS (Sala 1ª) de 11 de febrero de 2013 (RJ/2013\2006). Se

---

<sup>479</sup> Indica REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...* op. cit., pág. 545, que “el SV está llamado a desaparecer con la entrada en vigor, en enero de 2008, de los nuevos límites de cobertura cuantitativos del SOA, aunque lo cierto es que después de siete años, sigue existiendo en los mismo términos que antes de la subida de dichos límites”.



trata de un supuesto en el que un ocupante de un ciclomotor demanda al conductor y a su aseguradora por los graves daños sufridos en un accidente en el que no queda probada la culpa del conductor. La aseguradora indemniza al perjudicado dentro de los límites del SOA, pero niega el exceso del voluntario, alegando que respecto a este seguro no rige el principio de responsabilidad objetiva, sino que responde, de acuerdo con lo pactado, sólo cuando al asegurado le sea imputable el hecho a título de culpa o negligencia.

El TS, con un argumento sorprendente, estima las pretensiones de la aseguradora, disponiendo que *“En lo que aquí interesa supone que, aun estando ante un mismo hecho, como es un accidente de tráfico, las acciones civiles y las consecuencias de su ejercicio son distintas. Así, mientras que el seguro obligatorio responde al criterio del riesgo y no de la culpa, el seguro voluntario se vincula a la responsabilidad regulada en el artículo 1902 del Código Civil por lo que para que este seguro indemnice los daños causados a un tercero, no basta que tenga su origen en una situación de riesgo, sino que exige la culpa o negligencia del asegurado”*.

Pensamos que el error parte de una interpretación equivocada del artículo 2.5 de la LRCSCVM. La doctrina que hemos expuesto del Tribunal Supremo en los párrafos precedentes, suele citar este artículo para darle al seguro voluntario esa dimensión cualitativa a la que nos hemos referido. La propia STS a la que nos acabamos de referir, señala que *“Es doctrina reiterada de esta sala que el seguro voluntario se configura como un complemento para todo aquello que el obligatorio no cubra, de conformidad con el artículo 2.5 LRCSCVM, que establece que "además, la póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria podrá incluir, con carácter potestativo, las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la legislación vigente", debiéndose entender esta ampliación de cobertura no solo desde el punto de vista cuantitativo, sino también desde el punto de vista cualitativo”*<sup>480</sup>.

---

<sup>480</sup> Critica también esta sentencia, GONZÁLEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios...*, op. cit., pág. 879, precisando que la diferenciación entre el SOA y el seguro voluntario de responsabilidad civil podría estar justificada con la antigua LUCVM, pero no con la actual LRCSCVM, por cuanto que el legislador ha optado por una regulación unitaria de la responsabilidad civil automovilística. “Por eso –dice-, se puede

Es decir, como el artículo 2.5, además del SOA, permite incluir otras coberturas voluntarias que libremente pacten las partes, se entiende que la cobertura de la responsabilidad civil voluntaria se rige entonces por lo establecido en el artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro y si no se ponen límites o exclusiones, significa que se cubre todo lo que ocurra con el vehículo y, en todo caso, aunque se pacten, se dice que no son oponibles al tercero perjudicado, en virtud de lo establecido en el artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro.

Pensamos que la responsabilidad civil de la circulación, como estamos diciendo, es para toda la circulación de vehículos y su ámbito material se define en el Reglamento. Por ello, aunque el seguro de responsabilidad civil voluntario, en virtud del artículo 2.5 de la LRCSCVM, tenga ese carácter potestativo y se rija por lo establecido en el artículo 73 de la LCS, dicho seguro ampara la misma responsabilidad que el obligatorio y por tanto rigen los mismos criterio atributivos y el mismo ámbito material, debiendo coincidir para ambos seguros lo dispuesto en la Ley y en el Reglamento.

Ello no obsta a que, en virtud, precisamente, del artículo 73 de la LCS, se pueda contratar otros supuestos distintos de los establecidos en la LRCSCVM y en el Reglamento del SOA, en el que los conductores de vehículos y, sobre todo, los propietarios, puedan incurrir en responsabilidad civil, como daños producidos por el incendio del vehículo, hechos agrícolas, daños producidos por la carga transportada, etc., lo mismo que se pueden contratar -y de hecho se hace- otras coberturas voluntarias de daños o prestación de servicios, que no tienen que ver con la consideración de hechos de la circulación.

Es cierto que la confusión, en algunas ocasiones, viene dada por los propios contratos de seguro, que no distinguen claramente los conceptos a los que nos estamos refiriendo y no delimitan claramente la responsabilidad civil derivada de la circulación, en los términos establecidos en la Ley y en el Reglamento, de otros supuestos de

---

afirmar que el conductor ha de responder por el mismo criterio de imputación, tanto en el ámbito del seguro obligatorio como en el voluntario”.

responsabilidad del conductor fuera de este ámbito y que, en algunas pólizas, también se garantizan.

Por ello, nos ha parecido un buen ejemplo la póliza de la aseguradora Plus Ultra, denominada “Automatic plus” en la que se distinguen tres conceptos:

a) Responsabilidad civil de suscripción obligatoria, que garantiza el pago de las indemnizaciones de las que el Propietario y/o el Conductor del vehículo asegurado deba responder legalmente, hasta el límite normativo vigente en cada momento, por los daños causados a terceros como consecuencia directa de hechos de la circulación en los que intervengan dicho vehículo resultando daños corporales (en las personas) y/o materiales (en los bienes).

b) Responsabilidad civil de suscripción voluntaria, que garantiza el pago de las indemnizaciones de las que el Propietario y/o el Conductor del vehículo asegurado deba responder, hasta el límite económico máximo establecido en el resumen de garantías, por los daños causados a terceros como consecuencia directa de hechos de la circulación en los que intervengan dicho vehículo resultando daños corporales y/o materiales que excedan cuantitativamente de la cobertura de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria.

c) Responsabilidad civil personal, se garantiza el pago de las indemnizaciones de las que el Propietario y/o el Conductor del vehículo asegurado deba responder, hasta el límite económico máximo establecido en el resumen de garantías, por los daños causados a terceros como consecuencia directa de la permanencia en reposo del vehículo asegurado, incluso en el caso de incendio o explosión, el desplazamiento involuntario del vehículo asegurado al estar mal accionado el freno de mano o estacionamiento del vehículo asegurado, los ocasionados por los equipajes transportados en el vehículo asegurado durante su transporte, carga o descarga, la actuación de los pasajeros mientras ocupen plaza en el vehículo asegurado y en tanto sea causa de un accidente de circulación. Se incluye el momento de subir o bajar del vehículo asegurado, el arrastre de remolques autorizados que no precisen de matrícula propia y tengan igual matrícula al vehículo asegurado, etc.

Como vemos, las dos primeras coberturas, se refieren a la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor, que se garantiza por el SOA, la primera, y por el seguro voluntario, la segunda. Ambas cubren la misma responsabilidad y la única diferencia es cuantitativa, una hasta los límites del SOA y la otra, por encima de estos límites.

La tercera cobertura, denominada responsabilidad civil personal, garantiza, en base a lo establecido en el artículo 73 de la LCS, otras responsabilidades distintas a la circulación de vehículos a motor del propietario y conductor del vehículo, en las que no se está en presencia de hechos de la circulación, según lo establecido en la Ley y en el Reglamento. Ahora bien, este seguro voluntario garantiza los hechos establecidos en la póliza y no cualquier hecho que se pueda producir con un vehículo, como a veces interpretan nuestros tribunales.

La póliza denominada “Generali Autos, GAU-1.12 /GEN”, garantiza la responsabilidad civil obligatoria, la responsabilidad civil voluntaria limitada por hechos de la circulación<sup>481</sup>, con una redacción similar a la vista de Plus Ultra, y una tercera cobertura, que llama “ampliación de responsabilidad civil”, en la que se cubren hechos que no son de la circulación, como los daños estando en reposo, fuera de la circulación, siempre y cuando sea por causa imputable a dicho vehículo o el arrastre de remolques o caravanas para los que se encuentre legalmente autorizado, siempre y cuando su matrícula coincida con la del vehículo asegurado.

Más confusas son las pólizas que, refiriéndose a la responsabilidad civil voluntaria, indican que esta cobertura complementa a la cobertura de responsabilidad civil obligatoria hasta el límite especificado en los capitales asegurados y a continuación añaden otra serie de coberturas, como los daños causados como consecuencia de la

---

<sup>481</sup> A nuestro juicio, el error de esta póliza es que esta cobertura, que garantiza la responsabilidad civil voluntaria del vehículo, lo fundamenta en base a lo dispuesto en el Artículo 1902 y siguientes del Código Civil y en el Artículo 109 y concordantes del Código Penal, en exceso de los límites de cobertura del Seguro de Responsabilidad Civil de Suscripción Obligatoria. Pensamos que si está cubriendo los hechos de la circulación por el exceso del SOA, debería fundamentarla también sobre el artículo 1 de la LRCSCVM, puesto que es el que determina los criterios atributivos de esta responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos.

carga/descarga y transporte de equipajes y bienes en la baca o porta esquís del vehículo, los daños causados por actuación negligente de los pasajeros o los daños causados por remolcaje del vehículo. En estos casos, no se distingue claramente la responsabilidad civil derivada de hechos de la circulación o de hechos distintos, lo que da lugar a que los tribunales puedan entender que todo lo que ocurre con un vehículo está garantizado, argumentado que el seguro voluntario de responsabilidad es complementario y, por tanto, cubre todos los hechos que esté fuera del SOA.

Por ello, para concluir, creemos que es preciso que las pólizas deben determinar con claridad el alcance que le quieren dar al seguro voluntario de responsabilidad civil, distinguiendo, por un lado, la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, que debe regirse por la LRCSCVM y su Reglamento; y, por otro, la cobertura de los daños producidos por el vehículo que no son considerados hechos de la circulación, delimitando con claridad los riegos que se quieren cubrir: daños en repaso, daños por las cosas transportadas, remolcaje del vehículo, etc. En este caso, los tribunales, en base a lo establecido en el artículo 73 de la LCS, deben atenerse al objeto del contrato y considerar cubiertos “los hechos previstos en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado” y no todos los hechos que se pueden ocasionar con un vehículo de motor. No se puede decir, por tanto, como se ha dicho, que el seguro voluntario de responsabilidad civil complementa al SOA y cubre todo aquello que está fuera de este seguro<sup>482</sup>.

---

<sup>482</sup> Vid. YZQUIERDO TOLSADA M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente (con una particular atención al seguro de los administradores societarios, ante el concurso de acreedores culpable)*, Editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2013, pág. 35. Refiriéndose al artículo 73 de la LCS, señala que: “de la ausencia de precisiones no cabe deducir que entonces la cobertura alberga cualquier tipo de hecho, aisladamente considerado y abstracción hecha de las circunstancias anímicas de su autor”.

## CAPÍTULO V

### VEHÍCULO A MOTOR

#### 1. Concepto de vehículo a motor

Para que entre en juego la normativa especial de la responsabilidad automovilística es necesario que los hechos de la circulación sean ocasionados por un “vehículos a motor”. De este forma, de lo que se entienda por “vehículo a motor” dependerá que el hecho de circulación esté o no dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Dicho de otro modo: si se produce un hecho de la circulación ocasionado por un vehículo que no tiene la consideración de vehículo a motor, no estará dentro de la normativa especial que regula la responsabilidad civil automovilística y su seguro, porque no se dan los dos presupuestos que determinan su ámbito de aplicación.

Veremos en los párrafos siguientes que la consideración de “vehículo a motor” se ha ido restringiendo con el tiempo, con la finalidad de adaptar la legislación del SOA a la legislación administrativa de Tráfico y Seguridad Vial. Se pretende, con todas las consecuencias positivas y también negativas que ello conlleva, como veremos, que los vehículos de motor a los efectos de aseguramiento -y, por tanto, dentro del ámbito de la LRCSCVM- serán únicamente aquellos que la legislación de tráfico considera aptos para circular por las vías públicas, privadas o de uso común.

En cuanto a la noción de vehículo a motor<sup>483</sup>, la aportación más significativa del vigente Reglamento respecto al anterior, es la referencia que hace de forma explícita a la autorización administrativa para circular<sup>484</sup>. De este modo, se indica en el inciso primero

---

<sup>483</sup> En Italia, la definición de vehículo a motor está en el artículo 46 del «*codice della Strada (d. lg. 30.4.1992, n. 285)*: *Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade, guidate dall'uomo. Non rientrano nella definizione di veicoli quelle per uso di bambini o di invalidi, anche se asservite da motore, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento*». El art. 47 enumera un amplio elenco de vehículos: «*veicoli a braccia, veicoli a trazione animale, velocipedi, slitte, ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli, filoveicoli, rimorchi, macchine agricole, macchine operatrici, veicoli con caratteristiche atipiche*».

En el caso francés vide *C. Route*, en profundidad LUCAS-GALLAY, I.: “*La notion de véhicule terrestre à motear au sens de l'article 1° de la loi du 5 juillet 1985*”, *Gaz. Pal.* 1997, doct. Pág. 1227.

<sup>484</sup> Esta autorización se encuentra regulada en el artículo 61 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a

del artículo 1 del Reglamento del SOA que “tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”.

En un primer momento, planteó ciertas dudas la expresión “*vehículos cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con la legislación de tráfico*”. Muchos entendimos que se vinculaba la consideración de vehículos a motor a la obtención de una matrícula que los hiciera aptos para circular por las vías señaladas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Así, aquellos vehículos que no hubieran obtenido la citada matrícula no tendrían la consideración de vehículos de motor y, en consecuencia, no estarían dentro del ámbito material de la LRCSCVM y, en el caso de ocasionar accidentes en vías de uso común, deberían contar con otro tipo de seguro de responsabilidad civil que cubriera estos daños. Si, en estas circunstancias, “circulasen” sin ningún tipo de seguro, el Consorcio de Compensación de Seguros, no se haría cargo de los citados daños, puesto que esta Entidad Pública sólo asume sus funciones de fondo de garantía en los supuestos de vehículos que circulan sin seguro, dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM. Es decir, debemos estar ante un hecho de la circulación ocasionado por un vehículo a motor para que el CCS despliegue sus coberturas en los supuestos previstos en la Ley.

Pronto, las autoridades administrativas aclararon que el requerimiento de autorización administrativa para circular no exigía que tuvieran matrícula, sino que fueran “susceptibles” de adquirirla (es un pequeño matiz, pero que tiene consecuencias prácticas, como veremos). En definitiva que tuvieran los requisitos exigidos por la legislación de tráfico para obtenerla<sup>485</sup>.

---

Motor y Seguridad Vial, desarrollada por los artículos 25 y siguientes del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

<sup>485</sup> Así lo puso de manifiesto LEDESMA MUÑIZ, R. (Subdirector general de normativa y recursos de la DGT, “Concepto de vehículo a motor y hecho de la circulación. el control de la obligación de aseguramiento. depósito o precinto, público o domiciliario del vehículo. presentación del proyecto INTEVE (informes telemáticos de vehículos)”, *Jornada sobre el nuevo Reglamento del Seguro*

La pregunta que cabe hacerse, porque su respuesta nos indicará qué vehículos son los que se consideran como “vehículos a motor” a los efectos de la LRCSCVM, es qué vehículos son susceptibles de obtener autorización administrativa para circular. La solución viene contemplada en el artículo 59.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial<sup>486</sup>, al establecer “que reglamentariamente se fijarán los datos que han de constar en las autorizaciones de los conductores y de los vehículos para poder circular”.

A tal efecto, el artículo 25.1 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos<sup>487</sup>, precisa que para poner en circulación vehículos de motor, así como remolques y semirremolques de masa máxima autorizada superior a 750 kilogramos, será preciso matricularlos y que lleven las placas de matrícula con los caracteres que se les asigne, del modo que se establece en su anexo XVIII. A continuación, el apartado 2 del mismo artículo indica que previamente a su matriculación, los vehículos citados en el apartado anterior deben estar dotados del correspondiente certificado oficial que acredite sus características técnicas esenciales y su aptitud para circular por las vías públicas<sup>488</sup>.

Esta certificación oficial se refiere a la tarjeta ITV, en el caso de vehículos y al certificado de características, en el caso de los ciclomotores. Asimismo, el formato y contenido de la tarjeta ITV<sup>489</sup> y certificado de características será en cada caso el

---

*Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor*, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008.

<sup>486</sup> BOE número 63, de 14 de marzo de 1990.

<sup>487</sup> BOE número 22, de 26 de enero de 1990.

<sup>488</sup> Esta certificación oficial se expedirá: i) Por los órganos competentes de la Administración o entidades delegadas, si se trata de vehículos que corresponden a tipos homologados incompletos, no homologados, matriculados anteriormente en otro país, vehículos usados procedentes de subastas oficiales realizadas en España o vehículos nuevos adquiridos directamente en otro país y que posean un certificado de conformidad CE y ii) Por un fabricante de la Unión Europea o por un importador o por sus representantes respectivos, si se trata de vehículo nuevo que corresponde a tipo homologado según la legislación nacional u homologación CE.

<sup>489</sup> El artículo 13 del Real Decreto 2140/1985, de 9 octubre, de homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques, partes y piezas establece que “El formato y contenido de la tarjeta de inspección técnica de vehículos (tarjeta ITV), establecida en el artículo 209. apartado II, del Código de la Circulación, serán, en cada caso, los especificados en el anexo 10 de este Real Decreto sin que pueda ser



especificado en el Anexo 10 del Real Decreto 2140/1985, de 9 octubre, de homologación de tipos de vehículos, remolques, semirremolques, partes y piezas<sup>490</sup>. El artículo 1 de esta norma dispone que “todos los vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, deberán corresponder a tipos homologados en España de acuerdo con este Real Decreto o en la Unión Europea conforme a la Directiva 70/156/CEE, 74/150/CEE, o 92/61/CEE o en el Espacio Económico Europeo cuando éstas le sean de aplicación, como condición previa para que puedan ser matriculados y/o puestos en circulación”<sup>491</sup>.

De esta forma, todos aquellos “vehículos” que reúnan los requisitos establecidos en esta normativa tendrán la consideración de vehículos a motor a los efectos de la LRCSCVM, estén matriculados o no. Estos vehículos, si circulan por vías públicas sin estar matriculados -que no deben y, por tanto, serían objeto de sanción por parte de las autoridades de tráfico-, estarían dentro del ámbito de la LRCSCVM (carretilla elevadora que tiene un accidente fuera del almacén donde realiza su trabajo) y en el caso, por ejemplo, de no poseer el correspondiente SOA, sería el Consorcio de Compensación de Seguros el que debería hacerse cargo de los daños, en virtud del artículo 11 de la LRCSCVM. En cambio, los que no reúnan estas características, ni son susceptibles de autorización administrativa (de obtener la correspondiente matrícula para circular) ni están al amparo de la normativa de la LRCSCVM ni de su Reglamento, por no tener la consideración de vehículos a motor, como por ejemplo las llamadas “minimotos” o los patinetes urbanos. En consecuencia, si circulan por vías públicas –que obviamente tampoco deben-, no estarían dentro del ámbito de aplicación LRCSCVM –porque no son vehículos a motor- y, por tanto, si no tuvieran ningún tipo de seguro, el Consorcio de Compensación de Seguros, no se haría cargo, en este caso, de los daños producidos a terceros.

---

objeto de cesión a un tercero ni firmada por persona no autorizada. En el anexo 11, se detallan las instrucciones para la cumplimentación de dichas tarjetas”

<sup>490</sup> BOE número 277, de 19 de noviembre de 1985.

<sup>491</sup> Este artículo fue reformado por el Real Decreto 1204/1999, de 9 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 2140/1985, de 9-10-1985, que dicta normas sobre homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas. BOE número 173, de 21 de julio de 1999.

Aunque la cuestión parece clara, veremos que en la práctica va a tener ciertas consecuencias. Se van a producir accidentes que, a diferencia de lo que ocurría con la normativa anterior, no van a encontrar ningún tipo de cobertura. Por tanto, se puede decir que el vigente Reglamento del SOA es más restrictivo que el anterior, excluyendo supuestos de cobertura respecto a su predecesor.

Así lo interpreta con claridad la Sentencia nº 106/2010 de la Audiencia Provincial de Lleida, de 4 de marzo de 2010, en un supuesto de daños producidos por un trenecito turístico. La sentencia indica que el actual Reglamento del SOA mejora la definición de los vehículos a motor obligados a suscribir el seguro obligatorio y así entiende que tienen la consideración de vehículos a motor todos aquellos que requieren una autorización administrativa para circular (ficha técnica y permiso de circulación) y los define en el anexo como “aparato apto para circular por la vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”, consideración, añade la sentencia, “que sin duda no tiene el trenecito de autos ya que no está autorizado para circular por vía pública, carece de placas de matrícula y no está obligado a pasar la ITV”. En definitiva, no cumple las condiciones técnicas de los vehículos a motor, sus partes y sus piezas, para que puedan ser matriculados o puestos en circulación, con las limitaciones, excepciones y especificaciones que se establecen en la reglamentación que se recoge en el anexo I del Reglamento General de Vehículos.

Por otro lado, según el inciso segundo del artículo 1 del Reglamento del SOA, se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico.

De esta suerte, se resuelven los problemas prácticos que se han planteado en los últimos años respecto a la necesidad de aseguramiento de los mismos de manera independiente del vehículo a motor al que van unidos. En consecuencia, estos vehículos estarán cubiertos por el seguro del vehículo al que están enganchados y tan sólo requerirán un seguro independiente los que superen los 750 kilogramos. No obstante, esta posibilidad

tiene que ser contemplada en el contrato de seguro<sup>492</sup>, puesto que esta excepción no opera, a los efectos del seguro del vehículo al que van enganchados, de forma automática.

Precisamente, en la regulación de la no exigencia de seguro para los remolques ligeros se puede ver claramente la problemática señalada anteriormente, respecto de si el desarrollo reglamentario de los conceptos de vehículo a motor y de hecho de la circulación son únicamente respecto del seguro o afectan también a la propia responsabilidad civil automovilística.

Ya expondremos esta problemática cuando hablemos más adelante sobre la concurrencia de causantes en el apartado 4 de este capítulo, pero apuntamos aquí que, si conforme al artículo 19.2 párrafo segundo del Reglamento del SOA, pudiese determinarse con claridad la concurrencia de culpas en el caso de un accidente causado por una cabeza tractora y un remolque ligero, habrían de condenarse a las aseguradoras de ambos en proporción a dicha concurrencia.

Pues bien, si el remolque ligero no dispone de seguro y no existe en la póliza de la cabeza tractora una extensión de cobertura contratada expresamente para el mismo, nos encontraríamos que dicho vehículo, al no disponer de seguro por no ser preceptivo, no quedaría amparado por el Consorcio de Compensación de Seguros en su función de fondo de garantía para vehículos no asegurados, viniendo obligado el conductor a indemnizar los daños en la proporción de la responsabilidad que se le pueda atribuir en relación con el remolque. Obviamente, esta solución nos parece un disparate y hemos de suponer que en sede judicial se atribuirá toda la responsabilidad al conductor del vehículo tractor y ello con independencia de la contribución causal del remolque.

Con esa previsión se pretende evitar dudas sobre el aseguramiento obligatorio de determinados vehículos y, de alguna manera, establecer un criterio más rígido sobre qué

---

<sup>492</sup> La Resolución de la Dirección General de Seguros 161/02, de 8 de agosto de 2002, ya permitía la posibilidad de aseguramiento conjunto de un conjunto tractor-remolque, para el caso de que el remolque fuese de menos de 750 kilogramos, adelantándose a lo que luego recogería el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre. La DGS consideraba al conjunto como un único riesgo, siempre y cuando se individualizase cada uno de los elementos que lo componen.

tipos de vehículos son aptos para circular y, por tanto, deben estar provistos de un seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Estos vehículos deberán obtener la documentación acreditativa que les habilite para circular, como el permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica.

Los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, no plantean problemas, salvo, como decimos, que debe constar su cobertura en el contrato de seguro del vehículo al que van enganchados.

Sin embargo, los vehículos dados de baja de forma temporal o definitiva del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, sí plantean algunos inconvenientes<sup>493</sup>. Parece razonable la previsión reglamentaria y, por tanto, si un vehículo está dado de baja de forma temporal<sup>494</sup> o definitiva en el registro de tráfico no se le debe exigir el mantenimiento del seguro en vigor. Pensemos, por ejemplo, en las personas que sólo utilizan un ciclomotor que está en un finca a la que van de vacaciones una vez al año. Parece lógico que lo puedan dar de baja el resto del año y que no tengan que mantener el seguro en vigor porque en esos once meses no lo utilizan y menos aún cuando el vehículo esta dado de baja de forma definitiva.

El problema que se plantea en la práctica respecto a los vehículos dados de baja, incluso en los vehículos que están dados de baja definitiva en el registro de la DGT, es que estos vehículos, en no pocas ocasiones, circulan y ocasionan accidentes de circulación.

---

<sup>493</sup> La baja y rehabilitación de vehículos está regulada en el Capítulo IV, arts. 34 y ss. del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

<sup>494</sup> La baja temporal, según el artículo 36 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se llevará a cabo en los casos siguientes: i) cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación y ii) por sustracción del vehículo y a petición de su titular, el cual debe acreditar haber formulado la denuncia correspondiente. Más adelante, en el apartado segundo de este artículo, señala que los vehículos matriculados también causarán baja temporal en el registro de vehículos, en los siguientes casos i) cuando se entreguen, para su posterior transmisión, a un vendedor de vehículos con establecimiento abierto en España para esta actividad, a petición de su titular. A la solicitud, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del peticionario o a aquella en que fue matriculado el vehículo, se acompañarán los documentos que se indican en el anexo XIV, ii) cuando lo solicite el arrendador de un vehículo una vez finalizado el contrato de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, de mutuo acuerdo o por resolución judicial, y el vehículo pase a poder de éste, para su posterior transmisión o arrendamiento. Estos vehículos no podrán circular mientras se mantenga la situación de baja temporal.

No es infrecuente que un vehículo dado de baja definitiva aparezca circulando porque no se ha llevado al desguace o porque se ha vendido una vez depositado en el mismo. Pues bien, en estas circunstancias, lo habitual es que circulen sin el correspondiente SOA y lo que se plantea es si el Consorcio de Compensación de Seguros se tiene que ocupar de los daños que ocasionen estos vehículos, en virtud de lo establecido en el artículo 11 de la LRCSCVM. En realidad, lo que debemos preguntarnos es si estos vehículos son o no “vehículos a motor” a los efectos de la LRCSCVM. Si la respuesta es negativa, no tendrían cobertura por el CCS y, en cambio, si es positiva, sí la tendrían.

Para responder a esta cuestión es preciso señalar que los vehículos indicados no poseen en los casos que estamos planteando la documentación que les hace aptos para circular, como es el permiso de circulación y la tarjeta ITV o certificado de características, en su caso. En el supuesto de las bajas temporales porque, en virtud de lo establecido en el artículo 37.2 del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se acordará la retención del permiso o licencia de circulación y de la tarjeta de inspección técnica o certificado de características hasta que, finalizada la retirada temporal, se solicite la devolución de los citados documentos. Mientras que en los supuestos de baja definitiva porque, de acuerdo con el apartado primero del citado artículo, la jefatura de tráfico anulará el permiso o licencia de circulación.

Además de lo anterior, en caso de rehabilitación de vehículos que han causado baja definitiva, el artículo 38 del Reglamento General de Vehículos, señala que “El titular o tercera persona que acredite suficientemente la propiedad de un vehículo que haya causado baja definitiva en el Registro podrá obtener de nuevo el permiso o licencia de circulación cuando lo solicite de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o de aquella en que fue matriculado el vehículo, acompañando los documentos que se indican en el anexo XV y siempre que el vehículo sea declarado apto para circular por el órgano competente en materia de Industria, previo reconocimiento del mismo dirigido a verificar que reúne las condiciones técnicas previstas en el presente Reglamento. La Jefatura de Tráfico que expida el permiso o licencia de circulación lo comunicará al Ayuntamiento del domicilio legal del titular del vehículo”.

Por tanto, es una interpretación estricta y de acuerdo con el inciso primero del artículo 1 del Reglamento del SOA, es muy dudoso que estos vehículos sean considerados “vehículos a motor” por cuanto no “son susceptibles de obtener autorización administrativa para circular”, porque, al menos, los que han causado baja definitiva en la jefatura de tráfico no tienen tarjeta de ITV ni certificado de características, en su caso y, según lo dicho en el párrafo anterior, deben ser declarados aptos para circular por el órgano competente en materia de Industria, previo reconocimiento del mismo dirigido a verificar que reúne las condiciones técnicas previstas en el presente Reglamento. Si es así, los daños producidos por estos vehículos dados de baja no estarán dentro del ámbito de la LRSCVM y no estarían amparados por el CCS, al circular sin el correspondiente seguro.

No obstante lo anterior, somos de la opinión que en este caso habría que hacer una interpretación más flexible y considerar, a los efectos a los que nos estamos refiriendo, que estos vehículos dados de baja de forma temporal o definitiva en el registro de tráfico son “vehículos a motor” y, por tanto, los daños que ocasionen sin el correspondiente seguro, deberían estar amparados por el CCS<sup>495</sup>. No se puede negar que, aunque no tengan en estos momentos la tarjeta de ITV o el certificado de características, por las circunstancias indicadas, la han tenido anteriormente y “son susceptibles de obtenerla”<sup>496</sup>.

En cualquier caso, según lo dicho en los párrafos precedentes, lo que parece claro es que con estas previsiones, lo que ha pretendido la regulación reglamentaria es adaptar la legislación del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor a la legislación de tráfico, circulación y seguridad vial<sup>497</sup>. Con la aproximación de ambas

---

<sup>495</sup> La Sentencia de la AP de Murcia, de 16 de noviembre de 2002 (JUR 2001\92678), en un supuesto de daños ocasionados por un vehículo dado de baja en tráfico por desguace, confirma la condena al Consorcio de Compensación de Seguros por no llevar el preceptivo seguro obligatorio, sin, ni siquiera, cuestionarse en ninguna de las dos instancias la referida baja del vehículo.

<sup>496</sup> Me consta que en la práctica este es el criterio seguido por el Consorcio de Compensación de Seguros que, para dar cobertura a estos casos exige: i) debe quedar acreditada la intervención de estos vehículos en el siniestro, ya sea a través de atestado o de declaración de testigos; ii) el vehículo dado de baja sigue siendo vehículo a motor a los efectos de la LRSCVM; iii) los daños que ocasione su circulación deben ser indemnizados por el CCS, si lo hacen sin seguro y iv) el CCS repetirá contra el propietario y el conductor, en virtud del artículo 11.3 de la LRSCVM.

<sup>497</sup> En concreto, al Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial y a sus

legislaciones, se pretende poner orden en esta materia y que estén dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM sólo aquellos vehículos susceptibles de obtener autorización administrativa para circular por las autoridades de Tráfico.

Sobre esta cuestión, nos preguntamos qué va a ocurrir con aquellos “vehículos” que no tengan la correspondiente autorización administrativa para circular, como, posiblemente, los patinetes con motor, minimotos, motos de motocross, que por estar destinadas a ser utilizadas en circuitos cerrados destinados a esa práctica deportiva carecen de matrícula<sup>498</sup>, etc. y que, sin embargo, ocasionen accidentes o hechos de la circulación, como ha ocurrido en no pocas ocasiones. Ante un asunto tan sensible socialmente y con una legislación tan proclive a favor de las víctimas de los accidentes de circulación, cuesta pensar que, ante la insolvencia del responsable, los perjudicados no van a ser indemnizados, por el hecho de que estos “vehículos” no son susceptibles de obtener la correspondiente autorización administrativa para circular ni, consecuentemente, el preceptivo seguro obligatorio, porque no son considerados “vehículos a motor” a los efectos de la LRCSCVM.

Que se adapte la legislación del seguro obligatorio del automóvil, como decimos, a la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial, nos parece adecuado si lo que se pretende es poner un poco de orden en estas materias. Pero, lo que está claro es que los principios que inspiran cada una de estas ramas del Ordenamiento jurídico son distintos y defienden intereses diferentes. Mientras la legislación administrativa lo que pretende,

---

Reglamentos, en particular al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

<sup>498</sup> La Sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, de 27 de enero de 2006 (JUR 2006\155563), revocando la de instancia, condena al CCS por los daños causados en un accidente ocurrido en un descampado por una moto de motocross, sin matrícula y, obviamente, sin seguro. En distinto sentido, la Sentencia de la AP de Granada de 21 de enero de 1998 (ARP 1998\349), indica: “La motocicleta en cuestión era de competición, destinada específicamente para la práctica de motocross en circuitos cerrados: por tal razón ni era susceptible de matriculación ni de obtención de permiso de circulación, pues ese tipo de vehículos no pueden circular por las vías públicas”. Anteriormente, el TS, en Sentencia de 22 de mayo de 1989, (RJ 1989/4238), se había pronunciado en los mismos términos: “El vehículo causante del accidente, motocicleta marca Montesa de 250 centímetros cúbicos sólo podía ser utilizada «en el campo para la realización de pruebas deportivas, estando prohibida su circulación por las vías públicas», según reza el factum, comentándose en el Fundamento de Derecho Cuarto tratarse de «motocicletas especialmente diseñadas para competiciones y en circuitos de tierra y no de asfalto como el que se produjo»”.

fundamentalmente, es ordenar el tráfico rodado<sup>499</sup>, evitar la siniestralidad viaria, etc., la legislación del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor busca, además, otros fines, como la protección de las víctimas de accidentes de circulación, la indemnización “*in integrum*” de las mismas, la protección de la parte más débil, como los peatones, ciclistas, etc. De ahí, que se hable de una responsabilidad por riesgo como criterio de imputación de la responsabilidad civil automovilística, que se haya creado un fondo de garantía para hacerse cargo de las indemnizaciones derivadas de accidentes de circulación cuando no haya compañía aseguradora que lo haga, como los casos de circulación sin seguro, daños producidos por vehículos desconocidos, etc.<sup>500</sup>.

Por eso, vemos difícil que determinados accidentes, por el hecho de que el “vehículo” en cuestión no se considere a efectos de aseguramiento como “vehículo a motor”, no vayan a quedar cubiertos ni por la aseguradora que tuviera, que a raíz de la entrada en vigor de esta nueva normativa no la van a tener, ni por el CCS, como fondo de garantía, puesto que ese siniestro, por esa circunstancia, aunque sea en una vía pública, va a estar fuera del ámbito circulatorio, por no reunir el requisito imprescindible de considerarse un “vehículo a motor”.

Veremos cuál va a ser la posición de la jurisprudencia sobre estos interrogantes, pues aunque el Reglamento, en este aspecto, cumple con el mandato que expresamente le atribuye la LRCSCVM, en su artículo 1.4, en el que se indica que reglamentariamente se definirán los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación a los efectos de esta ley, lo que está claro es que no deja de ser una norma reglamentaria y posiblemente ésta sea la vía de escape para que nuestros jueces y tribunales den cobertura a los supuestos indicados.

---

<sup>499</sup> En este sentido, el artículo 1 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, señala en su apartado primero que “la presente ley tiene por objeto establecer una regulación legal en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.

<sup>500</sup> Las funciones de fondo de garantía son asumidas por el Consorcio de Compensación de Seguros, cuyo estatuto legal está regulado por el Real Decreto Legislativo 7/2004, de 29 de octubre (BOE, nº 267, de 5 de noviembre de 2004, modificado por la Ley 12/2006, de 16 de mayo (BOE, nº 117, de 17 de mayo de 2006), así como la Ley 6/2009, de 3 de julio (BOE, nº 161, de 4 de julio de 2009).



Naturalmente, con la entrada en vigor del presente Reglamento, el Consorcio de Compensación de Seguros que, como fondo de garantía, tiene la función, según lo establecido en el artículo 11 de la LRCSCVM, de asumir, dentro del aseguramiento obligatorio, los daños en las personas y en los bienes producidos por vehículos sin seguro, entendemos que va a rechazar los siniestros ocasionados por este tipo de “vehículos” que no sean susceptibles de obtener la autorización administrativa para circular y vayan sin seguro<sup>501</sup>, porque no se consideran “vehículos a motor” a los efectos de la nueva normativa.

Lo mismo cabe decir de los vehículos especialmente destinados para realizar tareas industriales o agrícolas. Hasta ahora, siempre que fueran idóneos para circular por vías públicas, privadas o de uso común –requisitos establecidos por el anterior Reglamento–, sus propietarios o explotadores debían suscribir el correspondiente seguro obligatorio de automóviles, por si eran susceptibles de circular en algún momento por estas vías, tuvieran o no autorización administrativa para circular. Así, el propietario se veía obligado, en estos casos, a contratar dos seguros: el de responsabilidad civil de explotación, para cubrir los daños derivados de la realización de su actividad industrial o agrícola y el SOA, para dar cobertura a los daños ocasionados en los casos en los que estos vehículos circulaban por vías públicas, privadas o de uso común; porque lo relevante no es el tipo de vehículo que sea, sino la actividad que realiza en un momento determinado, si está realizando una tarea industrial o circulando por una vía pública.

Por lo tanto, con el actual Reglamento, sólo deberán asegurarse aquellos vehículos industriales o agrícolas que sean susceptibles de obtener la correspondiente autorización administrativa para circular. Es decir, aquéllos que tuvieran tarjeta de ITV o certificado de características, según lo dicho. Porque, si no es así, aunque, ocasionaran accidentes en las vías indicadas, no estarían dentro del ámbito material de la LRCSCVM.

---

<sup>501</sup> En la actualidad, este tipo de vehículos que, generalmente, circulaban sin seguro, eran asumidos por esta Entidad cuando circulaban por vía públicas, privadas o de uso común, ya que se consideraban vehículos a motor, de acuerdo con el artículo 2 del Reglamento derogado.

No obstante, esta regulación reglamentaria parece contradictoria con la noción establecida en la propia LRCSCVM de “estacionamiento habitual”<sup>502</sup>, en la que caben supuestos distintos a los sujetos a la mera matriculación del vehículo. Según el artículo 2.1 de esta Ley, todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo. A continuación añade este artículo lo que debe entenderse por estacionamiento habitual en España<sup>503</sup>, donde es irrelevante el hecho de que un vehículo esté matriculado o no para hacerlo apto para circular. Así, se contempla esta hipótesis, indicando que cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, se considera que tiene su estacionamiento habitual en España, cuando éste sea el Estado del domicilio del usuario.

Podría pensarse que estos “vehículos sin matrícula, placa de seguro o signo distintivo”, deben cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 1 del Reglamento del SOA, en el sentido de ser susceptibles de obtener autorización administrativa. En definitiva, de poseer las características técnicas exigidas por la legislación de tráfico para poder circular. Ésta sería la forma de conectar el artículo 2.1 de la LRCSCVM con el artículo 1 de su Reglamento.

---

<sup>502</sup> No olvidemos, como señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 69, que “la noción de estacionamiento habitual sirve para determinar qué vehículos pueden circular libremente por el territorio de la Unión Europea y cuya responsabilidad se encuentra cubierta por el sistema instituido por las Directivas comunitarias, así como para precisar cuál es la entidad obligada a indemnizar según las circunstancias de cada caso”.

<sup>503</sup> El artículo 2.1 LRCSCVM indica que se entiende que el vehículo tiene su estacionamiento habitual en España: a) Cuando tiene matrícula española, independientemente de si dicha matrícula es definitiva o temporal. b) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, pero lleve placa de seguro o signo distintivo análogo a la matrícula y España sea el Estado donde se ha expedido esta placa o signo. c) Cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo y España sea el Estado del domicilio del usuario. d) A efectos de la liquidación del siniestro, en el caso de accidentes ocasionados en el territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. Reglamentariamente se determinará cuando se entiende que una matrícula no corresponde o ha dejado de corresponder al vehículo. e) Cuando se trate de un vehículo importado desde otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, durante un periodo máximo de 30 días, a contar desde que el comprador aceptó la entrega del vehículo, aunque éste no ostente matrícula española. A tal efecto dichos vehículos podrán ser asegurados temporalmente mediante un seguro de frontera.

Sin embargo, la ley no dice nada al respecto y, posiblemente, sea más acertado pensar que para este tipo de vehículos no son exigibles los requisitos establecidos en el Reglamento, de ahí la contradicción entre ambas normas. Avala esta tesis lo indicado en la letra d) del artículo que estamos analizando, donde se establece que a efectos de la liquidación del siniestro, se considera estacionamiento habitual en España, en el caso de accidentes ocasionados en el territorio español por vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo. En estos casos, como generalmente estos vehículos circulan sin seguro, es el CCS el que debe hacerse cargo de los daños ocasionados por estos vehículos y no cabe plantear, porque es un mandato de la ley, si eran o no susceptibles de obtener la autorización administrativa por reunir o no las características exigidas por la legislación de tráfico.

Si mantenemos esta última hipótesis, resultaría que los vehículos que circulan por nuestro país sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, en la mayoría de los casos “extranjeros”<sup>504</sup>, reciben un tratamiento más flexible que el que establece la norma reglamentaria para los vehículos nacionales.

En consecuencia, resulta patente que nuestra LRCSCVM, que emana de la normativa comunitaria<sup>505</sup>, colisiona con su propio Reglamento, al extender su ámbito de aplicación

---

<sup>504</sup> La mayoría de estos casos son causados por vehículos de otros Estados del EEE, cuya placa no corresponda al vehículo o ha sido desprovista de la misma. En realidad, la letra d) del artículo 2.1 LRCSCVM es una adaptación de artículo 11.2 del Convenio Unificado de Oficinas Nacionales, firmado el 30 de mayo de 2002, con entrada en vigor el 1 de julio de 2003, que establece los criterios para determinar el estacionamiento habitual de los vehículos del EEE.

<sup>505</sup> En el artículo 1.4 de la Primera Directiva en materia de automóviles (Directiva 72/166/CEE) se expresan los criterios que sirven para delimitar el concepto “territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo”. En tal sentido, la redacción originaria de este precepto (modificada por el artículo 4 de la Segunda -Directiva 84/5/CEE-) acudía a tres criterios sucesivos o subsidiarios: i) el del territorio del Estado cuya matrícula ostente el vehículo; ii) en el caso de que no existiera matrícula para un tipo de vehículo, pero éste llevase una placa de seguro u otro signo distintivo análogo a la matrícula, el del territorio del Estado donde se ha expedido la placa o signo; iii) en el caso de que no existiera matrícula, placa de seguro o signo distintivo para ciertos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario”.

La Quinta Directiva (Directiva 2005/14/CE) ha modificado parcialmente tales criterios atendiendo a una serie de problemas que se plantearon en la práctica. Finalmente, la redacción actual está recogida en la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que es una versión codificada de las cinco anteriores, que en su artículo 4 define el territorio en el que se estaciona habitualmente el vehículo como: a) el territorio del Estado al que corresponda la matrícula del vehículo, independientemente de si dicha matrícula es permanente o provisional, o b) en el caso de que no existiera matrícula para un tipo de

más allá de los vehículos “susceptibles de autorización administrativa”, penalizando de alguna manera el vehículo nacional respecto a los que vienen del EEE.

No sabemos si el legislador reglamentario, al definir el concepto de “vehículo a motor” tuvo en cuenta las previsiones “comunitarias” del artículo 1.2 LRCSCVM o lo hizo deliberadamente. Lo que sí parece previsible es que, sobre la base de la contradicción aludida, la jurisprudencia, a la hora de encajar supuestos no contemplados en la norma reglamentaria, acuda al artículo 2.1 LRCSCVM para solucionarlos, subsumiéndolos dentro del ámbito de aplicación que marca la Ley<sup>506</sup>.

Así mismo, tal vez para reforzar la tesis que venimos manteniendo de que la norma reglamentaria contradice la propia ley que desarrolla, debemos referirnos a la noción de “vehículo” que han dado las Directivas comunitarias. El artículo 1 de la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que es una versión codificada de las cinco anteriores, define “vehículo” como: *“todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”*.

Tres son las características que se pueden extraer de esta definición: i) vehículo automóvil; ii) destinado a circular por el suelo y iii) accionado por una fuerza mecánica. En ningún caso se habla de los requisitos establecidos en el Reglamento del SOA, por lo que podría plantearse, en su caso, la aplicación directa de las Directivas comunitarias<sup>507</sup>.

---

vehículo, pero este llevase una placa de seguro u otro signo distintivo análogo a la matrícula, el territorio del Estado donde se ha expedido esta placa o signo, o c) en el caso de que no existiese matrícula, placa de seguro o signo distintivo para ciertos tipos de vehículos, el territorio del Estado del domicilio del usuario, o en el caso de vehículos sin matrícula o con una matrícula que no corresponda o haya dejado de corresponder al vehículo, involucrados en un accidente, el territorio del Estado en que haya tenido lugar el accidente, a efectos de la liquidación del siniestro, tal como establece el artículo 2, letra a), o el artículo 10.

<sup>506</sup> En base a este razonamiento, la sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, de 19 de septiembre de 2002 (JUR 2002, 281695), entiende que los daños ocasionados por un vehículo especial –carretilla elevadora– en una vía pública deben estar amparados por el SOA por tratarse de un hecho de la circulación.

<sup>507</sup> En la sentencia del TJCE de 19 de abril de 2007, en el asunto C 356/05, Caso *Elaine Farrell* contra *Alan Whitty y otros*, se plantea si el artículo 1 de la Tercera Directiva debe interpretarse en el sentido de

Por lo indicado en los párrafos anteriores, podemos decir que la regulación reglamentaria presenta algunas fisuras que la hacen cuestionable, por cuanto parece que sus previsiones están alejadas de la propia Ley que desarrolla. No olvidemos, además, que esta Ley es fruto en gran medida de las distintas adaptaciones que nuestro Ordenamiento jurídico se ha visto obligado a hacer de las Directivas comunitarias. Por tanto, habrá que ver cuál va a ser la posición de la jurisprudencia ante supuestos que no encajen en la definición de vehículo de motor establecida en el Reglamento del SOA.

## 2. Supuestos excluidos

En otro orden de cosas, el vigente Reglamento, al igual que lo hacía el que sustituye, señala en el apartado segundo del artículo 1 que no se consideran incluidos en su ámbito material los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulan por vías que le sean propias<sup>508</sup>, ni los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad

---

que se opone a una normativa nacional en virtud de la cual el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos automóviles no cubre la responsabilidad por los daños causados a las personas que viajan en una parte de un vehículo automóvil no diseñada ni fabricada con asientos para pasajeros. En el par. 37 se plantea la posibilidad de los particulares de invocar directamente ante los órganos jurisdiccionales nacionales el artículo 1 de la Tercera Directiva, indicando la sentencia que “procede recordar que, según una jurisprudencia reiterada, una disposición de una Directiva tiene efecto directo si, desde el punto de vista de su contenido, no está sujeta a condición alguna y es lo suficientemente precisa (sentencias de 19 de enero de 1982, Becker, 8/81, Rec. p. 53; de 4 de diciembre de 1997 [TJCE 1997, 256], Kampelmann y otros, C-253/96 a C-258/96, Rec. p. I-6907, apartado 37, y de 9 de septiembre de 2004 [TJCE 2004, 231], Meiland Azewijn, C-292/02, Rec. p. I-7905, apartado 57)”.

<sup>508</sup> En algunas ocasiones se plantean problemas con los vehículos militares que circulan por lugares especiales y cuyo fin es realizar maniobras militares o actividades relacionadas con éstas. En estos casos, el hecho de tener el SOA puede ser decisivo para considerarlo por parte del juzgador como vehículo a motor. Sobre esta cuestión, ROCHA VILLAR DEL SAZ, N., “El juez togado civil. Hechos de la circulación en tiempos de paz”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 11, año 43, diciembre 2007, págs. 36 y ss., comenta una interesante sentencia del Tribunal militar territorial segundo de Sevilla de 5 de julio de 2007. En unas maniobras militares, se produce un accidente cuando el TOA (vehículo militar), estando en el interior de la cortina de humo, se desplaza fuera de la pista, deteniéndolo a continuación su conductor. Ante la orden que el alférez le proporciona, aquél reanuda la marcha iniciando maniobra a la izquierda para volver a la pista, no percatándose de un desnivel de unos cincuenta centímetros, provocando que el vehículo vuelque dando tres cuartos de vuelta, precipitándose por la ladera, quedando sobre el fondo del barranco sobre su lateral izquierdo. Como consecuencia de estos hechos el conductor del TOA, persona con escasa experiencia, al tratarse de su primera práctica de conducción nocturna, fallece en el acto. El juzgador admite que el TOA es un vehículo que en muy excepcionales ocasiones circula por vía pública, ya que se limita a hacerlo en el interior del acuartelamiento y en trayectos cortos desde la Unidad al puerto o al campo de maniobras de la misma ciudad, siendo trasladado en góndola el resto de ocasiones. Sin embargo, refuerza su criterio de que es un vehículo a motor, a los efectos de la aplicación de la LRCSCVM sobre la base de que existe una póliza suscrita con el CCS que ampara al vehículo militar, lo que a su entender justifica la calificación de este vehículo TOA como un vehículo a motor, pues de lo contrario carecería de sentido formalizar un contrato

tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo<sup>509</sup>. Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas.

El artículo 1.1 de este Real Decreto define juguetes como: “...todo producto concebido o manifiestamente destinado a ser utilizado con fines de juego por niños de edad inferior a 14 años. En su párrafo segundo señala que los productos enumerados en su anexo I no se considerarán como juguetes, incluyéndose en el mismo los vehículos con motores de combustión.

Sobre esta cuestión, el problema que se ha planteado durante los años de aplicación del Reglamento derogado ha sido la consideración de las llamadas “minimotos” como vehículo a motor o como juguetes, entre otras cosas, por su reciente aparición. En general, con el Reglamento anterior, pese a que no son aptas para circular por vías públicas por no ser vehículos autorizados conforme establece el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos a Motor de 23 de diciembre de 1998, se han considerado como vehículos a motor, puesto que se definen como auténticas motos en miniatura que tienen el mismo mecanismo que la moto y que pueden llegar a alcanzar una velocidad de hasta 60 km a la hora<sup>510</sup>.

---

de seguro obligatorio de automóvil ante la falta de objeto, siendo, por tanto, nulo (artículo 4 de la Ley 50/1980 de 8 de octubre, de contrato de seguro)

Desde luego, aunque no se cite expresamente, no tendrán la consideración tampoco de vehículos a motor a los efectos de la LRCSCVM las motos acuáticas, embarcaciones, etc. La sentencia del Juzgado de Primera Instancia nº 12 de Madrid, de 18 de septiembre de 1995, enjuició una demanda contra el CCS por los daños ocasionado por una moto acuática en el campeonato de España de motos acuáticas celebrado en la Casa de Campo de Madrid, el 4 de octubre de 1992. Concluye el juzgador que los vehículos que intervinieron en el evento dañoso no tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos interesados por el demandante, resultando procedente estimar la excepción de falta de legitimación pasiva del CCS, que había sido llevado al procedimiento por circular la moto acuática sin el SOA.

<sup>509</sup> BOE número 166, de 12 de julio de 1990.

<sup>510</sup> La Sentencia de la AP de Madrid, de 3 de septiembre de 2007 (JUR 2007\346628) considera a las llamadas “minimotos” como un vehículo a motor, porque: “se trata de un vehículo a motor probablemente susceptible de ser definido como ciclomotor. Así tanto el Real Decreto legislativo 339/90 de 2 de marzo que aprueba la Ley de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, como el Real Decreto 2822/98 de 23 de diciembre que aprueba el Reglamento General de vehículos definen el ciclomotor como el vehículo de dos ruedas provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup> de combustión interna y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/hora. En todo caso de no ajustarse a dicha descripción el vehículo en cuestión habría de ser definido como un vehículo de

Por tanto, los vehículos con motores de combustión no tienen en ningún caso la consideración de “juguetes”. Serán considerados como vehículos a motor, siempre que sean susceptibles de obtener autorización administrativa para circular (certificado de características, según lo dicho). En cuanto a los vehículos con motores eléctricos, el Reglamento del SOA tan sólo indica que no se consideran incluidos en su ámbito material aquéllos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio. En el anexo II de este Real Decreto, en el que se establecen las exigencias esenciales de seguridad de los juguetes, se indica que “la tensión eléctrica de los juguetes que funcionen con electricidad no podrá exceder de 24 voltios, y ninguna pieza del juguete llevará más de 24 voltios”. De esta forma, entendemos que los vehículos con motor eléctrico que excedan de 24 voltios no es un juguete y podría considerarse un vehículo a motor, siempre, claro está, que, como en el caso anterior, sea susceptible de obtener la autorización administrativa para circular.

### **3. Remisión a la legislación de tráfico en cuanto a definiciones y categorías de vehículos**

Por último, también se repite al igual que lo hacía el anterior Reglamento, la remisión efectuada al Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, así como al Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, respecto a los conceptos incluidos en su anexo II, en cuanto a las definiciones y categorías de vehículos.

---

motor, es decir como aquel vehículo apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2 de la Ley sobre Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.

En el mismo sentido, se pronuncia la SAP de Valencia, de 10 de junio de 2009 (JUR 2010\188653). Analizaba un accidente ocasionado por un conductor de una minimoto, que circulaba sin ningún tipo de documentación ni autorización administrativa. El CCS, que había sido condenado en primera instancia, porque tampoco tenía seguro, alegaba en su recurso de apelación que no era un vehículo a motor a los efectos de la Legislación del SOA. La AP desestimó su recurso, disponiendo que “hecho de la circulación es todo aquel que se deriva de la circunstancia puntual de que el vehículo se utilice como un instrumento circulante, con un conductor que maneje los mecanismos de dirección, avance y retroceso, frente aquellos en los que pudiera utilizarse el vehículo como instrumento contundente, equivalente a cualquier objeto móvil para producir los daños”.

Se define “vehículo” como “aparato apto para circular por las vías o terrenos a que se refiere el Artículo 2 de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” y “vehículo a motor” como “vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida”.

La exclusión de los ciclomotores como vehículos a motor en la Ley, así como en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, da lugar a que el párrafo primero del artículo 1 del Reglamento del SOA<sup>511</sup> tenga que citar expresamente a los ciclomotores a efectos de aseguramiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil como “vehículos a motor”.

Por lo demás, en el citado Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, se definen de forma exhaustiva todas las categorías de vehículos que están reconocidos por esta legislación, como: vehículo especial, tractor y maquinaria para obras o servicios, tractor agrícola, motocultor, tractocarro, maquinaria agrícola automotriz, maquinaria agrícola remolcada, remolque agrícola, automóvil, coche de minusválido, motocicleta, turismo, camión, autobús, autobús articulado, furgón, tractocamión, remolque, semirremolque, caravana, vehículo articulado, etc. Por tanto, nos remitimos a esa normativa especial.

#### **4. Los vehículos articulados. Los remolques y semirremolques<sup>512</sup>**

---

<sup>511</sup> En este sentido, el Anexo II del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, señala que tienen la consideración de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación: “Ciclomotor de dos ruedas: Vehículo de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Ciclomotor de tres ruedas: Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm<sup>3</sup>, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h. Cuatriciclos ligeros: Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kg. no incluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h. y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kw. para los demás tipos de motores”.

<sup>512</sup> Sobre esta cuestión, REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...* op. cit., págs. 68 y 69, indica que “la Primera Directiva proporcionaba la definición de «vehículo de motor» a los efectos en ella previstos, señalando que lo es «todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados». En la fase de elaboración de la Quinta Directiva, el Parlamento Europeo consideró que debía darse un tratamiento autónomo a los remolques, en consideración al hecho de que los remolques son, en sí mismo, una fuente de peligro, y que en no pocos casos la liquidación de



La consideración de los remolques y semirremolques como vehículos a motor viene desde los mismos orígenes de la regulación del seguro obligatorio del automóvil. Así, el primer Reglamento sobre el seguro obligatorio -Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre-, en su artículo 6.1.a) consideraba vehículos a motor, a los efectos de la obligación de asegurarse, a los remolques y semirremolques. Esta previsión se ha mantenido en todos los Reglamentos posteriores sin saber muy bien la razón de la misma, porque se trata de elementos sin propulsión mecánica y, por tanto, elementos pasivos que, en principio, no son susceptibles de producir hechos de la circulación por sí solos<sup>513</sup>. Más bien, parece que el remolque se convierte en asegurable por los riesgos que puede conllevar por su condición de ser enganchado a una cabeza tractora<sup>514</sup>.

El actual Reglamento del SOA no se pronuncia de forma explícita respecto a los vehículos articulados como “vehículos a motor”, pero por su composición consistente

---

un siniestro causado por un vehículo con remolque presenta serias dificultades, por lo que propuso una definición autónoma de este tipo de vehículos, de modo que del concepto de vehículo de motor del artículo 1.1 de la Primera Directiva desaparecería la referencia a los remolques que, tendrían un concepto específico. A tal efecto, en la enmienda 9 se propuso la modificación del artículo 1.1 de la Primera Directiva, modificando el ap. 1 (definición de vehículo de motor) en el sentido de suprimir la referencia a los remolques, y añadiendo un nuevo ap. 1 bis, con la definición de estos últimos:

«1 bis. remolque: caravana o remolque de uno o varios ejes con un peso máximo autorizado de más de 750 kg y destinado a ser arrastrado por un vehículo, con independencia de que esté enganchado a él o no». El nuevo texto propuesto fue íntegramente recogido en la Posición del PE de 23 octubre 2003 (artículo 1), pero finalmente quedó excluido de la Directiva, que no contempla ninguna modificación de esta definición. No obstante, como estamos viendo, la legislación española ya concibe los remolques y semirremolques como vehículos de motor”.

<sup>513</sup> Vid. la sentencia del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1983 (RJ1983\6924), que analiza un supuesto de daños ocasionados por un remolque que se encontraba parado y que en el momento del accidente estaba siendo reparado por un mecánico. El propietario del remolque, habiéndolo dejado correctamente estacionado por avería requirió los servicios de un técnico-mecánico, quien estando realizando las oportunas maniobras de reparación del mismo, sin duda por no haber adoptado la mínima cautela y prevención, máxime para su condición profesional de mecánico, se produjo el desplazamiento de la mercancía que transportaba, fallando el sistema de anclaje y produciéndose como consecuencia del vuelco del remolque, su inmediato fallecimiento. La sentencia de instancia estableció una concurrencia de culpas entre el mecánico y la víctima. La entidad aseguradora alega que los remolques no tienen la consideración de vehículos, a efectos de la ley de uso y circulación de vehículos a motor y por lo tanto debe quedar exonerada de responsabilidad la compañía recurrente. La Sala rechazó el motivo porque precisamente en el Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil para Uso y Circulación de Vehículos a Motor, en su artículo 6, se establece que, tendrá la consideración de vehículo a motor, a los efectos de la obligación de asegurar, a) todo artefacto o aparato apto para circular por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor y para cuya conducción se requiera permiso, «así como sus remolques y semirremolques».

<sup>514</sup> Así es como se concibe en la legislación comunitaria, al recogerse en el artículo 1.1 de la Directiva 72/166/CEE, del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esa responsabilidad (Primera Directiva del Consejo)

en cabeza tractora y remolque o semirremolque, es evidente que también se encuentran dentro de la definición de “vehículos a motor” que hace el artículo que estamos comentando, puesto que se refiere como tales también a los “remolques o semirremolques”<sup>515</sup>.

Por tanto, los remolques y semirremolques se consideran vehículos a motor a efectos de aseguramiento, estén enganchados o no<sup>516</sup>. Sin embargo, no se considerarán, en cambio, vehículos a motor en la legislación de tráfico y seguridad vial. Así, el citado Reglamento General de Vehículos, define remolque como “Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser remolcado por un vehículo de motor” y semirremolque como “Vehículo no autopropulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo, transfiriéndole una parte sustancial de su masa”.

No obstante lo anterior, al igual que hemos dicho de los vehículos a motor propiamente dichos, estos remolques o semirremolques, deben ser también aptos para circular - enganchados a una cabeza tractora- y, por tanto, ser susceptibles de autorización administrativa. En definitiva, deben reunir las características que establece la legislación para ello, mediante la correspondiente tarjeta de ITV.

Como hemos señalado anteriormente, de acuerdo con el inciso segundo del artículo 1.1 del Reglamento del SOA, se exceptúan de la obligación de aseguramiento los remolques, semirremolques y máquinas remolcadas especiales cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos, así como aquellos vehículos que hayan sido dados de baja de forma temporal o definitiva del registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico, los cuales, deberán estar amparados por el seguro de la cabeza tractora a la que van enganchados.

---

<sup>515</sup> Naturalmente, como establece la sentencia del Tribunal Supremo de 17 marzo 1992 (RJ 1992\2196) “aunque el Reglamento vigente del seguro de suscripción obligatoria 30 diciembre 1986 incluye entre los vehículos de motor a los remolques y semirremolques, esto es desde el punto de vista del seguro, pero no en el concepto sustantivo de vehículo de motor propiamente dicho”.

<sup>516</sup> Así lo indica también la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009, relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que es una versión codificada de las cinco anteriores, en su artículo 1 al definir vehículo como “«vehículo»: todo vehículo automóvil destinado a circular por el suelo, accionado mediante una fuerza mecánica y que no utiliza una vía férrea, así como los remolques, incluso no enganchados”.

El principal problema que originan en la práctica los vehículos articulados es determinar, en caso de siniestro, cómo deben responder frente a terceros -e incluso de uno frente a otro- cada una de las partes que forman el vehículo articulado<sup>517</sup>. Si los dos están asegurados en la misma entidad, la cuestión no plantea problemas, porque deberá ser ésta la que se haga cargo de los daños. Sin embargo, no es infrecuente que ambas “piezas” estén aseguradas en entidades diferentes. En este caso, el asunto, en principio, debería solucionarse como si de dos vehículos se tratase. En este sentido, el artículo 19. 2, párrafo segundo del Reglamento del SOA establece que “Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita”.

Como vemos, el Reglamento establece tres criterios de atribución de responsabilidad. El principal es la entidad de culpas de cada una de las partes que tiene el vehículo articulado. Si ésta no pudiera determinarse, se establece un criterio subsidiario principal, que es el acuerdo al que hayan llegado las aseguradoras y, a falta de éste, el criterio subsidiario secundario, es en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita.

Veremos, no obstante, que la cuestión no es pacífica porque, además de lo indicado, se mezclan otros factores que debemos tener en cuenta: la responsabilidad del conductor<sup>518</sup>, que maneja los dos vehículos, la responsabilidad de los propietarios de

---

<sup>517</sup> Vid. GONZÁLEZ-HABA Y GUIADO, J.M., *Seguro voluntario necesario y no necesario del automóvil*, Madrid, Dykinson, 1995, pág. 246. Indica que incluye a los vehículos articulados dentro del área del seguro múltiple, con interesantes y fundamentales diferencias.

<sup>518</sup> Podría decirse que cuando la culpa es únicamente del conductor del vehículo articulado, no debería responder la aseguradora del remolque. Sin embargo, en ocasiones los remolques son elementos que pueden agravar la negligencia del conductor. Así lo indica las SSAAPP Barcelona (secc. 16ª), de 24 enero 2001 (AC 2001\368) y 16 mayo 2000 (JUR 2000\222813): “aunque los semirremolques carezcan de autopropulsión y autonomía de movimientos, dependiendo su gobierno del conductor del camión tractor, lo cierto es que ese gobierno comporta dificultades de importancia precisamente a consecuencia de la existencia del remolque, incidiendo en la conducción de todo el conjunto, que se torna más dificultosa y por tanto más proclive al accidente o a la agravación de sus consecuencias. La exigencia de que también

cada uno de los dos vehículos por el mantenimiento de los mismos, la responsabilidad de terceros o la de un vehículo frente al otro. Todo ello, por no hablar de la problemática que en muchas ocasiones plantea la carga transportada en los remolques o semirremolques, que puede ser elemento activo del accidente -por moverse al ir mal estibada<sup>519</sup>- o elemento pasivo del mismo<sup>520</sup> que, sin embargo, puede ocasionar daños, como por ejemplo, el derrame de fluidos que contamina el medio ambiente. Naturalmente, en estos casos, no sólo hablaremos de seguros obligatorios y voluntarios de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, sino también de seguros voluntarios de responsabilidad civil de la carga transportada. Como puede advertirse, determinar la responsabilidad de unos u otros en estos casos no es tarea fácil.

Por todo ello, las soluciones que ha dado la jurisprudencia a los problemas planteados por este tipo de vehículos ha sido muy controvertida y, desde luego, en muchas ocasiones, bien distinta de lo establecido en la norma reglamentaria<sup>521</sup>. Podemos decir

---

los semirremolques estén provistos de seguro específico y distinto del de la cabeza tractora, abunda en la conclusión de que representan elementos potencialmente productores de riesgo, que debe ser tenido en cuenta en la ponderación de las responsabilidades de los accidentes en que intervenga. De seguirse la tesis de la sentencia de instancia, de que es un elemento pasivo sin influencia alguna en los movimientos y maniobrabilidad del conjunto, que recaerían en exclusiva en el tractor, se llegaría a la conclusión de que las aseguradoras de los remolques nunca tendrían que responder, con lo que su seguro de responsabilidad civil tendría difícil justificación”.

<sup>519</sup> Sobre esta cuestión resulta de interés la sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 17 de diciembre de 2003 (JUR 2004\51713), en la que se analizan los daños provocados por la caída de un tronco de madera de un remolque, que dio lugar a la colisión de un vehículo contra el mismo, sufriendo daños de distinta consideración. Se demandó y condenó a la entidad aseguradora del vehículo mixto, por tratarse de un hecho de la circulación. Ésta, en su recurso de apelación, alegó que el accidente origen de la presente litis no puede ser considerado como derivado de la circulación del vehículo asegurado, argumentando que el siniestro se debió a una mala colocación de la carga, riesgo éste que se encuentra excluido de cobertura y del que, por tanto, no cabría responsabilizar a la entidad Vitalicio Seguros. La Audiencia Provincial, que desestimó las pretensiones de la recurrente, señaló que “nos encontramos ante un accidente derivado de la circulación y no simplemente ante un suceso provocado por la propia mercancía transportada, como de contrario se argumenta, siendo obvio que la conducción del vehículo fue el desencadenante de la caída de la carga contra la que chocó el turismo de la actora, ya que difícilmente si el camión asegurado no hubiere estado en movimiento y, por ende, circulando se habría producido el siniestro el cual, en consecuencia, no cabe atribuir sin más a la carga transportada, pues como indica la S.A.P. Toledo de 11-12-1999, admitir lo contrario implicaría suponer que la carga transportada es capaz de causar daños de forma autónoma, es decir, desvinculada del vehículo que la transporta y de la actuación de su conductor, pronunciándose en la misma línea la S.A.P. de La Coruña de 12-4-2002, al señalar que la carga se desprende porque el camión está circulando tratándose de daños causados "con motivo de la circulación", y la S.A.P. de Huelva de 20-7-1998, entre otras”.

<sup>520</sup> En la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, de 5 de mayo de 2008, (RJ 2008\2824), el siniestro causante el litigio vino determinado por el hecho de verse forzado el conductor del camión a frenarlo bruscamente, en una carretera francesa, con la consecuencia de que los troqueles se separaran del vehículo y cayeran al sueño, recibiendo considerables daños. Para el alto tribunal, responde de los daños la empresa que estribó deficientemente la carga.

<sup>521</sup> Precisa MEDINA CRESPO, M., “De la pluralidad de daños y causantes”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre*

que, en líneas generales, la jurisprudencia mantiene dos tesis: i) la que atribuye la responsabilidad al conductor de la cabeza tractora y, por tanto, a la aseguradora de ésta<sup>522</sup> y ii) la que declara la responsabilidad de forma solidaria a ambas “partes” del vehículo articulado y, por tanto, a ambas aseguradoras<sup>523</sup>, pudiéndose dirigir el perjudicado contra cualquiera de las dos por la totalidad del daño.

---

*responsabilidad civil y seguro...*, op, cit., págs. 270 y 271, que “las soluciones que se han dado en la práctica son las siguientes: i) tiene que hacerse cargo de la indemnización exclusivamente el asegurador de la cabeza tractora, aunque el daño se cause físicamente con el elemento arrastrado; ii) tiene que hacerse cargo de la indemnización exclusivamente el asegurador del elemento con el que físicamente se haya causado el daño; iii) tiene que hacerse cargo de la indemnización exclusivamente el asegurador del elemento que haya proporcionado la causa eficiente del daño si la presencia del otro elemento es ajena por completo a su producción; iv) tienen que hacerse cargo de la indemnización los dos aseguradores de forma mancomunada, como criterio único o como criterio subsidiario de cualquiera de los dos criterios anteriores; v) tienen que hacerse cargo de la indemnización los dos aseguradores de forma solidaria como criterio único o como criterio subsidiario”.

<sup>522</sup> Mantiene esta postura, la sentencia de la Audiencia Provincial de Guadalajara de 24 de marzo de 1994. Desestima el recurso de la aseguradora de la cabeza tractora, que había sido condenada en solitario, indicando que “el transporte lo realizaba la cabeza tractora como fuerza impulsora indispensable, ya que el remolque lógicamente carece de autopropulsión y de autonomía de movimientos; y aunque el reglamento vigente del seguro de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículos de motor de suscripción obligatoria, incluye entre los vehículos de motor a los remolques y semirremolques, dicha inclusión lo es desde el punto de vista del seguro, pero no desde el concepto sustantivo de vehículo de motor propiamente dicho”. En el mismo sentido –refrendando su doctrina establecida en su sentencia de 17 de marzo de 1992 (RJ 1992, 2196)-, la sentencia del Tribunal Supremo de 8 de junio de 2001 (RJ 2001, 5537), que determina la responsabilidad de la aseguradora de la cabeza tractora. En este caso, la entidad aseguradora que cubría la carga del remolque, después de pagar la correspondiente indemnización a su asegurado, interpuso acción de subrogación, en virtud del artículo 43 Ley de Contrato de Seguro, contra la aseguradora de la cabeza tractora. La demanda fue estimada en las sentencia de instancias y desestimado el recurso de casación de la condenada. El Tribunal Supremo, refiriéndose a su sentencia de 17 de marzo de 1992 (RJ 1992, 2196) sostiene que “no es discutible que en autos no aparece asegurado el mismo camión, y no debe olvidarse que el transporte lo realizaba este vehículo como fuerza impulsora indispensable que fue la que originó el accidente, ya que el remolque carecía lógicamente de autopropulsión y de autonomía de movimientos. Y siendo así la sola póliza de aseguramiento del remolque es insuficiente, no apareciendo asegurado el camión, para imponer a la demandada aseguradora la indemnización por los daños causados en definitiva por el vehículo no asegurado por ella. Lo expuesto es acorde con el concepto de vehículo de motor que se recoge en el anexo de la Ley sobre Tráfico y Seguridad Vial de 2 de marzo de 1990 ( RCL 1990, 578 y 1653) al considerar esencial al vehículo de motor ir provisto de éste para su propulsión, y aunque el Reglamento vigente del seguro de suscripción obligatoria de 30 de diciembre de 1986 incluye entre los vehículos de motor a los remolques y semirremolques, éste es desde el punto de vista del seguro, pero no en el concepto sustantivo de vehículo de motor propiamente dicho”.

<sup>523</sup> Ejemplo paradigmático sobre esta materia, es la sentencia de la Audiencia Provincial de Pontevedra de 11 de enero de 2007 (JUR 2007\74384), en la que la perjudicada de una accidente provocado por un vehículo articulado demandó únicamente a la aseguradora de la cabeza tractora, que fue condenada en primera instancia. La Audiencia Provincial desestima su recurso de apelación al entender, en los siguientes términos, que estamos ante un supuesto de responsabilidad solidaria: “aun admitiendo a título de hipótesis la existencia de una concurrencia de causas determinantes del resultado dañoso, la naturaleza solidaria de la responsabilidad extracontractual impondría la obligación del conductor del trailer de responder por el daño en su totalidad, dada la imposibilidad de individualizar las respectivas responsabilidades, sin perjuicio del posible derecho de repetición que pudiera corresponderle frente a los hipotéticos corresponsables”.

Esta última posición es la más seguida por la jurisprudencia y, en consecuencia, podemos decir que el reparto de responsabilidades de ambos elementos del vehículo articulado establecido en el artículo 19 del Reglamento del SOA, se refiere a las relaciones internas de los aseguradores que amparan ambos vehículos y no a las relaciones frente a terceros perjudicados<sup>524</sup>. Así, en la práctica, la jurisprudencia considera que frente éstos, la responsabilidad es solidaria y, por tanto, los perjudicados pueden dirigirse frente a cualquiera de ellos por la totalidad del daño sufrido<sup>525</sup>.

Sobre este particular es ilustrativo el voto particular emitido por el Magistrado Illescas Rus, en sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 10ª) de 10 de noviembre de 1999, que indica: “la necesidad de las dos pólizas, impuesta por la normativa comunitaria y que puede explicarse atendiendo a la considerable entidad del riesgo que moviliza un vehículo articulado, muy superior a la de un vehículo simple, como medio de distribución de ese mayor riesgo no puede privarse de significación por la circunstancia de que el conductor gobierne inmediatamente la dirección de la cabina, ya que, también aunque mediatamente dirige el elemento remolcado. Ambas pólizas actúan y responden así, con unidad de cobertura, de forma solidaria frente al tercero perjudicado, con el consecuente *«ius electionis»* para el acreedor, quien podrá dirigirse para la exacción del total indemnizatorio que pueda corresponderle frente a cualquiera de los aseguradores. Internamente, sin embargo, constituyen una suerte de coaseguro respecto del cual las respectivas entidades pueden controvertir entre sí, luego de atendido el crédito del perjudicado y, por tanto, no con él ni en la causa que haya promovido, acerca de la cuota contributiva que a cada una pueda corresponder”.

Ello es así, salvo que la responsabilidad de cualquiera de los intervinientes -conductor, propietario/os- esté claramente delimitada. En este caso, interpretando en sus propios términos el artículo 19 del Reglamento, habrá de determinarse la responsabilidad en

---

<sup>524</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...* op. cit., pág. 198.

<sup>525</sup> Así lo expresa también la Sentencia de la AP de Córdoba (secc. 1ª) de 2 julio 2001 (AC 2001\1592), al sostener que “existe una responsabilidad única de esta unidad funcional al circular la misma como tal (cabeza-tractora y semirremolque), creando el riesgo los elementos que la integran, de manera que difícilmente se pueden separar, en función de la relación causal, los daños ocasionados por uno u otro de los elementos articulados, en cuyo caso *la responsabilidad tiene la naturaleza de solidaria y esto con independencia del concreto elemento que materialmente impacta produciendo los daños*. Tan sólo en el caso de poder deslindarse la casualidad podría imputarse la responsabilidad de forma separada, lo que no sucede cuando contribuyen de una forma conjunta a la producción de un resultado dañoso (supuesto de negligente manejo de la cabeza tractora con golpe ocasionado por el semirremolque)”

función de la participación de cada uno de los elementos intervinientes del vehículo articulado en el accidente<sup>526</sup>.

No obstante lo anterior, y pese a que sigue habiendo algunos asuntos de esta naturaleza que acaban en los tribunales, en la práctica aseguradora, la mayoría de los accidentes de circulación ocasionados por vehículos articulados se resuelven extrajudicialmente mediante el “Convenio entre entidades aseguradoras de automóviles para la liquidación de siniestros de responsabilidad civil ocasionados por vehículos mixtos cuyos componentes aseguren entidades distintas” suscrito el 1 de enero de 1987 y actualizado el 1 de junio de 1997.

Debido a la problemática que hemos puesto de manifiesto, que originaba un exceso de conflictividad a la hora de resolver este tipo de accidentes, con los perjuicios que ello conlleva para las partes implicadas y, sobre todo, para los perjudicados, las aseguradoras acordaron la suscripción del citado convenio, al que el Consorcio de Compensación de Seguros se adhirió el 1 de noviembre de 1999.

Este convenio, de acuerdo con su estipulación segunda, se aplica exclusivamente para los siniestros de responsabilidad civil frente a terceros ocasionados por vehículos mixtos en el territorio de los Estados comprendidos en el certificado internacional de seguro (Carta Verde)<sup>527</sup>. En consecuencia, añade esta disposición, el convenio no será de

---

<sup>526</sup> Así lo entiende la sentencia de la Audiencia Provincial de Málaga de 28 de septiembre de 2008 (JUR 2006/30073), precisando que “si se impone legalmente la obligación de aseguramiento tanto a la cabeza tractora como al semirremolque, es porque ambos son susceptibles de producir daños de forma autónoma, y si este seguro es el de responsabilidad civil derivado del uso y circulación de vehículos a motor, difícilmente se puede negar la condición de vehículo al semirremolque, ya que aparece calificado con ese carácter en el apartado 29 de la vigente Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, y ambos elementos constituyen una unidad funcional, así definida en el apartado 32 de la Ley mencionada. La responsabilidad de esta unidad funcional no desaparece por la conducción dirigida de la cabeza tractora, pues circula la unidad como tal, creando el riesgo los elementos que la integran, de manera que difícilmente se pueden separar, en función de la relación causal, los daños ocasionados por uno u otro de los elementos articulados, en cuyo caso la responsabilidad tiene la naturaleza de solidaria, y esto con independencia del concreto elemento que materialmente impacta produciendo los daños; por lo que solamente cuando pueda deslindarse la causalidad del resultado y atribuirse en exclusiva a uno u otro vehículo, puede imputarse la responsabilidad de la misma manera, lo que no sucede cuando contribuyen de una manera conjunta a la producción de un resultado dañoso.....”.

<sup>527</sup> El Convenio tiene el mismo ámbito territorial que el SOA, que viene establecido en el artículo 3 LRCSCVM: “El seguro obligatorio previsto en esta ley garantizará la cobertura de la Responsabilidad civil en vehículos terrestres automóviles con estacionamiento habitual en España, mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al

aplicación para resolver las reclamaciones relativas a los daños que pueden ocasionarse entre sí los distintos componentes del vehículo mixto con motivo de la circulación como tal o de las maniobras de enganche y desenganche.

Lo más relevante de este marco contractual es el sistema de reparto de los daños ocasionados en un determinado accidente entre las aseguradoras del vehículo mixto. En este sentido, en la estipulación quinta del convenio se establece que “la totalidad del coste repartible del siniestro se asumirá en la proporción del 70% por la aseguradora de la cabeza tractora, y un 30% por la aseguradora del remolque”. Como en muchas ocasiones es una, la entidad aseguradora que se hace cargo del coste total del siniestro, generalmente la de la cabeza tractora, en esta estipulación se añade la forma y los plazos en que la otra aseguradora debe reembolsarle el porcentaje que le corresponda, de acuerdo con lo indicado.

Además, para resolver las posibles discrepancias que pudiera haber entre las distintas aseguradoras o, en su caso, el Consorcio de Compensación de Seguros, respecto a la interpretación de este convenio, se obligan a someter sus diferencias, según la estipulación octava, a una Comisión de Vigilancia y Arbitraje de la Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de UNESPA.

Otra problemática que plantea el Reglamento y que ya hemos apuntado anteriormente es la interpretación que debe hacerse del artículo 19.2 párrafo segundo del Reglamento del SOA, que regula la concurrencia de causantes en un conjunto tractor-remolque y la excepción de la obligación de aseguramiento que determina el artículo 1.1 del citado Reglamento.

¿Resulta de aplicación el artículo 19.2 párrafo segundo a la hora de determinar la contribución al pago de las indemnizaciones cuando el accidente haya sido causado por un vehículo que lleva enganchado un remolque ligero?



Si entendiésemos que resulta de aplicación el artículo 19.2 párrafo segundo del Reglamento a este supuesto y pudiese determinarse con claridad la concurrencia de culpas en el caso de un accidente causado por una cabeza tractora y un remolque ligero, habrían de condenarse a las aseguradoras de ambos en proporción a dicha concurrencia. Pues bien, si el remolque ligero no dispone de seguro y no existe en la póliza de la cabeza tractora una extensión de cobertura contratada expresamente para el mismo, nos encontraríamos que dicho vehículo, al no disponer de seguro por no ser preceptivo, no quedaría amparado por el Consorcio de Compensación de Seguros en su función de fondo de garantía para vehículos no asegurados, viniendo obligado el propietario a indemnizar los daños en la proporción de la culpa que se le pueda atribuir en relación con el remolque. Obviamente, esta solución no nos parece adecuada y hemos de suponer que en sede judicial se atribuirá toda la responsabilidad al conductor del vehículo tractor con independencia de la contribución causal del remolque.

Precisamente, en la regulación de la no exigencia de seguro para los remolques ligeros se puede ver claramente la problemática señalada anteriormente respecto de si el desarrollo reglamentario de los conceptos de vehículo a motor y de hecho de la circulación son únicamente respecto del seguro o, bien, afectan también a la propia responsabilidad civil automovilística.

A nuestro juicio el Reglamento ha querido sumarse, en cuanto al remolque ligero, a la línea jurisprudencial que atribuye la responsabilidad al conductor de la cabeza tractora. Sin embargo, no ha podido incluir una norma de responsabilidad civil que hiciese recaer en todo caso y en su totalidad la responsabilidad sobre el conductor del vehículo tractor, cuando el remolque sea ligero, por cuanto se trata, ahora, de un Reglamento de Seguro Obligatorio, que le queda vedada cualquier regulación en materia de responsabilidad civil automovilística.

Esta previsión sería el lógico complemento de la exención de exigencia de la suscripción del seguro para los remolques ligeros.

Prueba de lo anterior es la justificación que tanto la DGSFP como el CCS dieron al texto propuesto del último inciso del párrafo segundo, cuando indican “De manera que

los remolques...cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilogramos quedarían cubiertos por el seguro del vehículo a motor al que van enganchados, mientras que los que excedan de los 750 kilogramos deben contar con un seguro específico independiente del de la cabeza tractora”<sup>528</sup>.

---

<sup>528</sup> Informe de la DGSFP a las observaciones de los vocales de la JCSFP al proyecto de Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (citar su ubicación en la página web de la DGS). En el Borrador de Reglamento publicado en la web de la DGS de fecha abril 2008 ya se incluía el texto actual, que entendemos habría sido redactado así tras las observaciones de la DGT y el CCS en el mismo sentido.

## CAPÍTULO VI

### EL HECHO DE LA CIRCULACIÓN

#### 1. La noción de hecho de la circulación

Para que sea aplicable la normativa contenida en la LRCSCVM, no basta con la intervención en el accidente de un vehículo a motor. Es preciso, además, que ese vehículo ocasione un hecho de la circulación<sup>529</sup>. Por lo tanto, si no se dan de forma simultánea los dos elementos, no estaremos bajo el amparo de la normativa especial contenida en la LRCSCVM y en su Reglamento<sup>530</sup>.

La definición de “hechos de la circulación” está regulada en el actual Reglamento en el artículo 2. Sustancialmente su significado no difiere mucho de la regulación anterior<sup>531</sup>. No obstante, se mejoró la redacción y se añadieron algunos supuestos no considerados como hechos de la circulación que no estaban contemplados en la norma que sustituyó. En consecuencia, en principio, y como hemos puesto de manifiesto en la definición de “vehículo a motor”, el vigente Reglamento es más restrictivo también respecto a la consideración de “hechos de la circulación”, porque acota con estas exclusiones su ámbito de aplicación.

---

<sup>529</sup> Vid. BAKER, J.S. & FRICKR., L.B. “Traffic accidents investigation manual”. Northwestern: 1986. Ed. Northwestern University traffic Institute. Traducido en Castellano por la D.G.T en 1970. Desde un punto de vista genérico, definen accidente de tráfico, como “un suceso eventual, producido con ocasión del tráfico, en el que interviene alguna unidad de circulación y como resultado del cual se produce muerte o lesiones en las personas o daños en las cosas”.

Vid. también, JOUVENCEL M.R.: *Biomecánica del accidente de tráfico*. Ed. Díaz de Santos S.A. Madrid. 2000. Pág. 5. Lo define como “el producido en las vías públicas de las poblaciones y en las carreteras por los semovientes o los vehículos (carros, bicicletas, motocicletas y automóviles) que por ellas transitan”.

Por su parte, el artículo 1 de la Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría General del Gobierno, de 18 de febrero de 1993 (BOE núm. 47 de 24 de febrero de 1993), por la que se modifica la estadística de accidentes de circulación, define accidente de circulación, como los que reúnen las circunstancias siguientes: Producirse, o tener su origen, en una de la vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas muertas o heridas, sólo daños materiales y estar implicado al menos un vehículo en movimiento.

<sup>530</sup> En términos similares se pronuncia, DE DIOS DE DIOS M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág. 43, al indicar: “Por consiguiente, las mimbres usadas para dar forma al sistema se conforman alrededor de estos dos preceptos básicos que se encuentran entrelazados: hecho de circulación y vehículo a motor”.

<sup>531</sup> Establecida en el RD 7/2001, de 7 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.

El párrafo primero, que establece la regla general de lo que debe entenderse por “hecho de la circulación”, mantiene la misma redacción que el Reglamento anterior. Vuelve, por tanto, a referirse al riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor, señalando que *“se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior”*<sup>532</sup>.

El inciso segundo de este primer párrafo contiene el elemento espacial de la definición. Indica los lugares susceptibles de producirse accidentes o hechos de la circulación: garajes y aparcamientos, vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común<sup>533</sup>.

Vemos que, respecto al Reglamento que sustituyó, se mantiene la referencia a los garajes y aparcamientos, puesto que las maniobras de salida o de finalización de la conducción en estos lugares generan pequeños riesgos que, aunque pudieran ser discutibles en determinados casos, como la subida o bajada al vehículo que está parado<sup>534</sup> o el golpe con la puerta del vehículo<sup>535</sup>, están dentro del círculo de la conducción y, en consecuencia, generalmente se consideran hechos de la circulación<sup>536</sup>.

---

<sup>532</sup> Discute esta redacción, FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. “El hecho de la circulación y la definición...”, op.cit., pág. 30, indicando que “el apartado primero del artículo transcrito es una muestra de la doble pobreza -literaria y jurídica- de que vienen adoleciendo -sin que nadie parezca preocupado por ponerle remedio- las normas relativas a la responsabilidad civil derivada del manejo de vehículos automotores y del aseguramiento de los riesgos que entraña. Los hechos de la circulación no son, desde luego, los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor; sino los que consisten en la conducción de esos vehículos, cuya circulación crea el riesgo”.

<sup>533</sup> GONZÁLEZ LÓPEZ, A., “El puzzle incompleto del hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 41, junio 2005, págs. 4 y ss, entiende como vías de uso común: “Se me ocurren varios casos: el de las zonas portuarias y aeroportuarias; el de los vehículos que participan en un “rallye” y que se desplazan por vías públicas para participar en la competición, el de la carga y descarga de vehículos nuevos y el del vehículo concebido para circular por un espacio restringido pero que en ocasiones circula por una vía pública”.

<sup>534</sup> Así lo contempla la sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba de 9 de julio de 2001, al sostener que “el vocablo “con motivo de la circulación” debe tener el alcance interpretativo de incluir todo evento en que concurra una unívoca conexión entre el hecho productor del daño y el hecho del uso y circulación de vehículos a motor, por lo que cabría equiparar la expresión “con motivo de la circulación” a la de “hecho de la circulación”. En su consecuencia, y como lógico corolario de lo explicitado, todos los daños y perjuicios originados por un hecho de la circulación pueden ser calificados como hecho de la circulación, siempre que tengan su causa relevante en la utilización de un vehículo de motor y que la participación de ésta no sea meramente contingente. Supuesto este que sería aplicable al caso que analizamos, aún cuando el camión no se encontrase circulando pero se encontraba aún con el motor

Lo mismo cabe decir de las vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación tanto urbana como interurbana, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, por tratarse de los lugares naturales por los que transcurre el devenir circulatorio<sup>537</sup>. Esta previsión refleja en cierta medida lo dispuesto en el artículo 1 del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, que, al referirse a su ámbito de aplicación, dispone: *“Los preceptos de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, los de este reglamento y los de las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos que, sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios”*.

Puede advertirse que con esta definición tan amplia, en principio, será difícil, como había ocurrido anteriormente, que un accidente ocasionado por un vehículo a motor

---

encendido y preparado en la báscula para su pesado por lo que era necesario que tanto el conductor como el ocupante se bajaran del mismo”.

<sup>535</sup> El auto de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3ª) de 30 de marzo de 2007, en accidente producido al golpearse la lesionada con la puerta de un autobús, indica: “No está excluido del concepto “hecho de la circulación” las lesiones sufridas por la usuaria de un autobús, al ser golpeada por la puerta del mismo, dado que ha de darse una interpretación amplia al precepto de forma que han de incluirse tanto los momentos en que los vehículos están en movimiento como cuando están parados por las incidencias del tráfico o por las operaciones complementarias de subida o bajada de viajeros, sin olvidar que existe una compatibilidad entre el seguro obligatorio y el de viajeros”.

<sup>536</sup> MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 521, señala que “el término circulación ha de interpretarse ampliamente, comprendiendo la cobertura del seguro tanto los daños que cause un vehículo en movimiento, como parado o estacionado”.

<sup>537</sup> Desde luego, no podemos compartir que la caída por una ladera de un vehículo militar que estaba de maniobras, sea un accidente de la circulación como sostiene el Tribunal Militar Territorial Segundo de Sevilla en sentencia de 5 de julio de 2007, que entendió que se trataba de un “hecho de la circulación”, aunque de características diferentes al resto, pero no por ello excluido de la aplicación del seguro obligatorio. La convicción de la Sala se fundamenta en la propia normativa que le es aplicable, que a su juicio no excluye expresamente el caso analizado, y sí lo hace cuando menciona de forma específica “la celebración de pruebas deportivas o realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello. Vid. comentario de la sentencia por ROCHA VILLAR DEL SAZ, N., “El juez togado civil. Hechos de la circulación en tiempos de paz”, *Revista de Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 39.

quede fuera del ámbito de aplicación de la normativa especial que comentamos. Tan sólo en aquellos casos en los que sea prácticamente imposible el acceso de un vehículo o los supuestos exceptuados expresamente como hechos de la circulación en el vigente Reglamento, como es el caso, muy común, de la realización de actividades industriales o agrícolas, quedarán fuera del ámbito circulatorio.

Por tanto, como señala el profesor REGLERO<sup>538</sup>: *“la noción hecho de la circulación tiene un carácter fáctico tan acusado que para encorsetarlo en una definición es preciso atender a una compleja serie de factores, entre los que destaca el tipo de vehículo utilizado en cada caso, cuál es la actividad que están destinados a desempeñar o que están realizando y el lugar en el que acaece el hecho dañoso”*.

A este respecto, la doctrina y jurisprudencia vienen considerando que el concepto de “hecho de circulación” tiene un carácter fáctico, que para poder definirlo es necesario atender a una compleja serie de factores, siendo los mismos: el tipo de vehículo utilizado en cada caso, la actividad que están destinados a desempeñar y el lugar en que acaece el hecho dañoso<sup>539</sup>. La norma general es que los hechos de circulación valorables como tales a los fines que nos ocupan, van ligados a la dinámica propia del vehículo de motor, a su desplazamiento en el espacio para su finalidad de transporte a que responden<sup>540</sup>.

En todo caso, la definición reglamentaria de hecho de la circulación tiene que relacionarse con la conducción de vehículos, incluso aunque estén con el motor parado, porque también en estos casos puede suponer un riesgo para los usuarios de la vía

---

<sup>538</sup> REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad...*, op. cit., pág. 161.

<sup>539</sup> En esta línea SOLERA CALLEJA, I., “Seguro voluntario de la circulación de vehículo a motor. Hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 9, año 45, octubre 2009, pág. 55, indica que “para determinar si un hecho es o no de la circulación, (...), no podemos basarnos en unas notas que sean definitivas de la conducción (v.gr. motor encendido, reposo o movimiento del vehículo, etc.), sino que habría que analizar todo el contexto en el que se desarrolla el accidente para identificar los elementos propios de la responsabilidad civil extracontractual: a) elemento objetivo (existencia de un resultado dañoso, que afecte a quién reclama); b) un elemento subjetivo que el resultado dañoso sea consecuencia de la conducta del agente, de tal manera que exista nexo de causalidad entre el daño y la conducta. c) un elemento causal relacionado con los anteriores, consistente en la concurrencia de culpa o negligencia de la conducta generadora del daño (imputabilidad del agente)”.

<sup>540</sup> Así lo indica, ALONSO GONZÁLEZ, R., “Accidente ocurrido mientras se realiza actividad industrial en recinto privado, en el uso de una carretilla de carga y descarga. No cabe asimilarlo a un hecho de circulación pese a que el riesgo pueda ser calificado como tal”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 44, abril 2008, pág. 56.

(pensemos en los accidentes que se ocasionan por no poner correctamente el freno de mano o la velocidad metida, dando lugar a un desplazamiento del vehículo sin conductor). No se puede concebir un hecho de la circulación fuera de este ámbito.

Por tanto, la noción es tan amplia que el riesgo circulatorio abarca, incluso, los supuestos en los que el vehículo esté parado. No es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro de la órbita de la circulación, que formen parte del riesgo circulatorio<sup>541</sup>. Los ejemplos más cotidianos son: los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc.<sup>542</sup>.

Aunque no existe unanimidad al respecto por parte de nuestra jurisprudencia, podemos afirmar que, en general, se entienden estos casos como hechos de la circulación, bien porque se piensa que forman parte del riesgo circulatorio -fallos eléctricos, cortocircuitos, estacionar el coche sin activar los elementos de seguridad, etc.-, bien por los efectos de la inversión de la carga de la prueba, que obliga, a tenor del sistema de responsabilidad instaurado en la LRCSCVM, a la entidad aseguradora del causante, a probar, por ejemplo, que el incendio del vehículo por el que responde fue debido a fuerza mayor, hecho de un tercero o culpa exclusiva de la víctima<sup>543</sup>.

---

<sup>541</sup> Así lo expresa también FERNÁNDEZ ENTRALGO, J., “El hecho de la circulación y la definición...”, op. cit., pág. 31: “desde el punto de vista de la protección frente a los riesgos derivados del manejo de esta clase de vehículos, no se exige, reglamentariamente, que el vehículo esté necesariamente en movimiento. Aun cuando el precepto reglamentario alude al «riesgo creado por la conducción», el artículo 1.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, se refiere, más clara y ampliamente al «(...) riesgo creado por la conducción del [vehículo y a] los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. (...)», y dentro de esta amplia hipótesis de hecho se incluyen situaciones de inmovilidad del vehículo. En la bibliografía (Hernández Gil, Morillas Jarillo, Soto Nieto) parece existir conformidad en cuanto a esta interpretación, que sostiene, desde hace mucho (Sentencia de 9 de abril de 1963), la jurisprudencia”.

<sup>542</sup> La Sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 1ª) de 26 de julio de 2007 (JUR 2007/284054), considera como hecho de la circulación las lesiones acaecidas a una señora al caerse mientras subía a un autobús, por estar enmarcadas dentro del riesgo circulatorio.

<sup>543</sup> Particularmente interesante sobre esta cuestión es la Sentencia de la AP de Castellón de 20 de julio de 2002 (AC 2002/1285), que analiza un supuesto de incendio de un vehículo que ocasiona daños a otro. La sentencia señala: “A nuestro modo de ver, el hecho sí constituye un hecho de la circulación o relativo a la conducción, que es lo que exige el artículo 1.1 del TR de la Ley sobre Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor. Entendemos con la SAP de Baleares Sección 4ª de 21 de junio de

Esto, que puede ser razonable, no nos puede llevar al absurdo, como ha ocurrido en algunas ocasiones, de considerar todo lo que ocurre en el vehículo o con el vehículo como hecho de la circulación. Pensemos en el supuesto contemplado en la conocida Sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca de 21 de febrero de 2001 (AC 2001\1209), que consideró como hecho de la circulación la muerte de la hija de los actores en un garaje cerrado a causa de una intoxicación por el monóxido de carbono proveniente del automóvil, cuyo motor estaba encendido con el fin de dar calor a los ocupantes<sup>544</sup>; o los supuestos, a los que después me referiré, en los que se utiliza el vehículo como instrumento para cometer delitos dolosos. Naturalmente, estos casos, no pueden quedar amparados por el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación -ni por el voluntario-, al ser totalmente ajeno al devenir circulatorio.

---

1999 que los riesgos cubiertos no son sólo los producidos por el hecho físico del desplazamiento de un vehículo en el espacio a determinada velocidad, sino que son también susceptibles de ser incluidos en dicha finalidad todos aquellos que con ocasión del uso propio del automóvil pudieran devengarse. No cabe duda que el estacionamiento del vehículo, además de un hecho típico de la circulación y como tal regulado por el Reglamento General de la Circulación, es o constituye uso propio del automóvil necesario en todo discurrir de la circulación como antecedente y subsiguiente necesario de ella, pues tanto antes como después de realizar un desplazamiento físico en el espacio, se procede por los conductores a estacionar el vehículo. Por ello producido el incendio mientras el vehículo estaba correctamente estacionado, nos encontramos ante un hecho acaecido con motivo de la circulación del que deviene responsable su propietario y frente al incumplimiento por éste del deber de asegurarlo que le impone el artículo 2 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, surge la obligación del órgano apelante de indemnizar al propietario perjudicado.

Pero es más, impone -a nuestro juicio- el entender que la cobertura del seguro obligatorio se extiende a los perjuicios irrogados por el vehículo aun estando, aparcado en vía pública, o sea sin ser conducido, el hecho de que el artículo 2.1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de Vehículos de Motor, imponga la obligación de concertar tal seguro para un determinado vehículo por el hecho de tener su estacionamiento habitual en España; y si no se concerta tal seguro obligatorio, el vehículo ni tan siquiera puede estar en la vía pública (ni funcionando ni estacionado) ya que el artículo 3 del mismo cuerpo legal determina su depósito con cargo al propietario. Y el artículo 4.1 indica la garantía del seguro obligatorio por responsabilidad civil en vehículos con estacionamiento habitual en España”.

<sup>544</sup> En contra de esta resolución, nos encontramos la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2002 (RJ 2002\5900), que confirma la solución dada por la sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja de 13 diciembre 1996, para un caso en el que la única diferencia radicaba en que los jóvenes se encontraban en el asiento trasero. En este caso, el Tribunal Supremo señala que “El triste suceso -muerte de dos jóvenes por inhalación de monóxido de carbono- no está comprendido en el concepto de circulación, ni en marcha ni en reposo; el monóxido de carbono procedía del vehículo, pero no de la circulación; ciertamente, esta Sala ha dicho que no se exige que el coche se mueva, puede estar detenido, en reposo (como dice el contrato de seguro), pero sí es preciso que esté en circulación, o derivada o inherente o accesoria, y no cabe que esté en situación ajena, extraña o independiente de la circulación: éste es el caso presente. Por tanto, el suceso está fuera del objeto del contrato de seguro y la acción dirigida a la Compañía aseguradora no puede prosperar; ésta es la acción que se ha ejercitado. Huelga, por ello, detenerse en la responsabilidad del joven también fallecido, contra el que no se ha dirigido la acción”.



Por otro lado, en lo que se refiere a aspectos procesales, si se considera un accidente como hecho de la circulación, conlleva, según lo dispuesto en el artículo 13 LRCSCVM, para cuando se den las circunstancias previstas en el mismo, dictar auto, en el que se determinará la cantidad líquida máxima que puede reclamarse como indemnización de los daños y perjuicios sufridos por cada perjudicado, amparados por el SOA y según la valoración que corresponda con arreglo al sistema de valoración del Anexo de esta Ley. Naturalmente, cuando el juez, en estos casos, estime que no estamos ante un hecho de la circulación, deberá abstenerse de dictar la referida resolución, pese a que, en ocasiones, lo pidan las partes interesadas<sup>545</sup>.

Como conclusión a lo dicho en este apartado, podemos decir que el hecho de la circulación se refiere fundamentalmente a la circulación de vehículos cuando están en movimiento. Pero existen otros supuestos que, aunque el vehículo no esté en movimiento o lo esté con el motor parado, también se consideran hechos de la circulación, porque forman parte del ámbito circulatorio. Lo mismo cabe decir, al inicio de la conducción, durante una parada o en el momento de la finalización del trayecto.

En cambio, como hemos visto y como analizaremos en los siguientes apartados, en los que veremos las excepciones a la consideración de hechos de la circulación, no lo serán cuando se utiliza el vehículo para un fin distinto y ajeno a la circulación, como las tareas industriales, la circulación por lugares no habilitados o cuando se usa el vehículo como morada, tal y como hemos señalado anteriormente en el supuesto analizado por la sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca, de 21 de febrero de 2001.

## **2. Excepciones a la consideración de hechos de la circulación**

---

<sup>545</sup> Así lo hizo el auto nº 25/2010 de la Audiencia Provincial de Madrid, de 25 de enero de 2010. En este caso, el Juzgado de Instrucción nº 46 de Madrid dictó un auto denegando dictar el título ejecutivo solicitado por el perjudicado, por entender que el accidente que sufrió no tuvo su origen con motivo de la circulación y tampoco se produjo en un tramo de vía apto para ello. Ante el correspondiente recurso, la AP de Madrid lo desestimó porque el accidente se produjo en una zona de obras de la M-30, que no se encontraba habilitada ni destinada al tráfico de vehículos rodados. Además, porque el accidente se produjo cuando la víctima se encontraba descargando material de un camión y en circunstancias que no se conocen, le tiró al suelo y fue arrastrado varios metros, por lo que nos encontramos que estaba realizando tareas industriales, excluidas de la cobertura del SOA.

De una forma más sistematizada, aclarando y añadiendo algún supuesto, el artículo 2.2 del Reglamento regula los casos que quedan al margen de la consideración de accidente o hecho de la circulación. Son supuestos en los que, pese a producirse el accidente con un vehículo a motor, e incluso, en algunos casos, en un lugar apto para la circulación, se excluye expresamente en la norma reglamentaria por distintos motivos, que esta legislación considera ajenos al devenir circulatorio. La razón de estas exclusiones está claramente justificada, lo que no significa que esté exenta de que en la práctica se planteen distintos problemas por la enorme casuística que se origina. Nos estamos refiriendo a actividades o hechos que no tienen como finalidad circular, como la celebración de pruebas deportivas, las tareas agrícolas e industriales o los delitos dolosos cometidos por un vehículo a motor.

Además de estas exclusiones que podríamos denominar tasadas, existen otras que no aparecen de forma explícita en la norma y que, sin embargo, tampoco se consideran hechos de la circulación. Como decimos, la enorme casuística que se produce en accidentes con vehículos a motor, origina que haya otros supuestos también excluidos, como los producidos por un vehículo parado o los daños a terceros ocasionados por un vehículo que se incendia.

En todo caso, tanto las exclusiones “tasadas” como aquellas otras que no lo están de forma explícita en la norma reglamentaria, a las que nos estamos refiriendo, no podemos decir que sean supuestos excluidos de forma categórica. Será en función de una serie de circunstancias que tendrán que ser analizadas, en muchas ocasiones, caso a caso, cuando concluiremos si se trata o no de un supuesto excluido del ámbito circulatorio.

## **2.1 La celebración de pruebas deportivas**

El primer supuesto, redactado en los mismos términos que lo hacía el anterior Reglamento, excluye como hecho de la circulación la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas. En estos casos, se debe suscribir un seguro especial, que debe cubrir, según indica la Disposición Adicional Segunda, la responsabilidad civil de los

conductores intervinientes, como mínimo por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en la LRCSCVM<sup>546</sup>.

Esta Disposición Adicional se limita a indicar que el seguro especial para pruebas deportivas, debe cubrir, al menos, los importes del SOA. Ahora bien, no regula los criterios de atribución de la responsabilidad de los participantes de estas pruebas deportivas, que sin duda también se trata de actividades de riesgo. Sin embargo, en estos casos habría que aplicar el artículo 1902 del CC y, por más que se presumiera la culpa del causante, habría supuestos que no estarían cubiertos, como el caso fortuito (rotura de frenos del vehículo). Esta cuestión, a nuestro juicio, supone un retroceso en la protección de las víctimas de este tipo de accidentes y es una manifestación más de lo que venimos sosteniendo, en relación a la restricción de los conceptos de que analizamos, conforme han ido sucediendo las modificaciones legislativas.

En tal sentido, resulta llamativo que la regulación de esta materia en el primer Reglamento del SOA, aprobado por el Real Decreto 3787/1964, de 19 de Diciembre, en su Disposición Final Tercera, señalaba que los organizadores de pruebas deportivas en las que intervengan vehículos de motor, vendrán obligados a concertar un seguro en la forma y condiciones establecidas en esta disposición, pero sin limitación de cuantía global fijada en el párrafo primero del artículo 23 que cubra la obligación del conductor de reparar el daño causado conforme al artículo 39 de la Ley de uso y circulación de vehículos a motor.

---

<sup>546</sup> Estos importes vienen establecidos en el artículo 4.2 de la LRCSCVM, tras la modificación llevada a cabo por Ley 21/2007, de 11 de julio, que adoptó a nuestro ordenamiento la Quinta Directiva en materia de automóviles, siendo los siguientes: i) en los daños a las personas, 70 millones de euros por siniestro, cualquiera que sea el número de víctimas y ii) en los daños en los bienes, 15 millones de euros por siniestro. Como indica GONZÁLEZ LÓPEZ, A., “El puzzle incompleto del hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación...*, op. cit., pág. 7: “No hace todavía muchos años las consecuencias indemnizatorias de algunos accidentes ocurridos en rallyes fueron atribuidas al seguro obligatorio del vehículo. Hoy día la situación ha cambiado, tras su regulación por la norma citada, pero también –y aquí sí que procede buscar en otras normas- desde que el Reglamento General de la Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, dedicase una Sección (artículo 55) y un prolijo anexo (el II) a la regulación de dichas competiciones. En el Anexo se establece la obligatoriedad de suscribir el seguro de responsabilidad civil al que se refiere el Reglamento del seguro del automóvil y un seguro de accidentes que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro obligatorio deportivo, y sin ellos no se podrá celebrar prueba alguna”.

Vemos que esta regulación de los daños producidos por vehículos a motor en pruebas deportivas, en el primer Reglamento del SOA, era mucho más proteccionista que en el vigente de 2008, porque establecía el mismo régimen de atribución de responsabilidad, consagrado en la LUCVM y no recogía limitación cuantitativa alguna respecto a los daños ocasionados a terceros. Por ello, consideramos que a este seguro de pruebas deportivas, ajeno a la circulación, al estar previsto en el vigente Reglamento del SOA, se le deben aplicar las normas del mismo, en relación a la atribución de la responsabilidad y a la determinación y valoración del daño.

De otro lado, la exclusión reglamentaria de las pruebas deportivas no debería plantear problemas. Como no se consideran hechos de la circulación los accidentes ocasionados en este tipo de pruebas, ninguna intervención debería tener el CCS, en el caso de que los organizadores no suscriban el seguro especial al que nos hemos referido, puesto que estamos fuera del ámbito circulatorio, debiendo responder la entidad organizadora, si no ha suscrito el seguro indicado en el párrafo anterior<sup>547</sup>. Por la misma razón, si la “prueba deportiva” es ilegal, clandestina o no autorizada por la autoridad, organismo o federación competente, no opera la exclusión y, en consecuencia, estaremos ante un hecho de la circulación<sup>548</sup>, salvo que la carrera ilegal se haga en un lugar que no sea apto para la circulación de vehículos o por un vehículo sin la preceptiva autorización para circular<sup>549</sup>. En estos casos, la exclusión no vendría por este apartado, sino por la letra c) del artículo 2 o por el artículo 1, respectivamente.

---

<sup>547</sup> En el mismo sentido, DE DIOS DE DIOS M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación...*, op. cit., pág 76.

<sup>548</sup> Así lo entiende la Sentencia del TS de 3 de octubre de 2000 (RJ 2000/873), en un accidente que se produce en un polígono industrial, dónde se hacían competiciones clandestinas: “El que el relato fáctico señale que al lugar acudían varios motoristas a celebrar competiciones de velocidad, no obvia que el pretendido circuito era una vía pública y que las motos eran vehículos a motor, sin que del hecho resulte estar en presencia de un «riesgo derivado de las pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor», artículo 6.2 RD 2641/1986, pues como señala la sentencia la consideración de prueba deportiva no está sujeta exclusivamente a la voluntad de uno o varios partícipes, sino requiere unas exigencias de control, seguridad y reglamentación que son ajenos a la voluntad de quienes, de forma clandestina, deciden competir”.

<sup>549</sup> Es el caso del accidente que resuelve la Sentencia de la AP de Sevilla (Sección 7ª) de 1 de febrero de 2008, que indica: “por muy asfaltada que estuviera la antigua pista de aterrizaje (de sólo 1800 metros de longitud) es más que discutible que quepa afirmar que el accidente en el que los dos coches chocaron entre sí se produjo en una vía “apta para la circulación” en los términos del apartado primero del artículo 3 del Real Decreto antes citado”. Sin embargo, la Sentencia de la AP de Cantabria (Sección 2ª) de 10 de abril de 2006 considera hecho de la circulación un accidente ocurrido en un circuito de motocross en finca privada.

En la práctica, se plantean problemas por la ocurrencia de accidentes de circulación producidos por vehículos de motor durante la celebración de pruebas deportivas, en las que éstos no intervienen como partícipes de las mismas, sino realizando funciones de seguridad, apoyo o dirección. Se trata de intentar dirimir en estos casos si los accidentes producidos por estos vehículos se consideran hechos de la circulación, y por tanto, están cubiertos por el SOA del vehículo, y en su defecto, por el CCS, como fondo de garantía, o si, por el contrario, ha de responder por los daños que ocasionen el propio seguro contratado con motivo del evento deportivo.

En una primera aproximación, encontramos que el artículo 2.a) del Reglamento excluye como hechos de la circulación *“los derivados de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, sin perjuicio de la obligación de suscripción del seguro especial previsto en la Disposición Adicional segunda”*.

Por su parte, la Disposición Adicional Segunda del Reglamento, a la que hemos aludido, se pronuncia en los siguientes términos: *“para los riesgos derivados de pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil de los conductores intervinientes, por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”*.

El artículo 2.a) del Reglamento se refiere a *“pruebas deportivas con vehículos a motor”*. Es decir, del uso de la preposición *“con”* no se puede derivar que el precepto se refiera exclusivamente a los vehículos que compitan, excluyendo a los que, de cualquier forma, participen en la organización o seguridad de la prueba. Seguir el criterio contrario podría llevarnos a la conclusión de que, por ejemplo, en una prueba de Fórmula 1 los accidentes producidos por el coche de seguridad sean considerados como hechos de la circulación, ya que este vehículo no compite en la misma.

Por otro lado, parece lógico pensar que si el legislador pretendiera excluir como hecho de circulación exclusivamente los accidentes causados por los vehículos que compiten en una prueba deportiva hubiera utilizado la preposición “de” y, así, referirse a “*pruebas deportivas de vehículos de motor*”.

La redacción de la Disposición Adicional Segunda del Reglamento parece que aclara lo anterior al referirse a “*pruebas deportivas en las que intervengan vehículos a motor*” de forma genérica, pudiendo intervenir de múltiples formas.

En consecuencia, entendemos que de la literalidad del precepto legal puede inferirse que no se consideran hechos de la circulación los accidentes causados por los vehículos que participan en una prueba deportiva, formando parte de ella, compitan o no.

Por otro lado, parece que la *ratio legis* que lleva al legislador a excluir como hecho de la circulación los accidentes causados por vehículos de motor en pruebas deportivas es que, en las mismas, no rigen las normas de circulación<sup>550</sup>, sino una normativa especial para estos eventos. Asimismo, es evidente que en dichas pruebas los vehículos participantes no están sujetos al Reglamento del SOA por la propia dinámica de la prueba y el cometido de sus funciones (seguridad, retransmisión, organización...) y, por ello, no están sujetos a los mismos criterios de responsabilidad que el tráfico ordinario.

En el primer Borrador del vigente Reglamento (junio 2007) se contenía el término “compitan” y no “participen”. En el borrador de abril 2008 ya se contienen este segundo término, “redactado tras observaciones de UNESPA”.

Se puede mantener, en contra de la tesis expresada anteriormente, que la sustitución de un término por otro, no se sino para evitar que quedasen dentro del ámbito del Reglamento las pruebas deportivas no competitivas, como por ejemplo una exhibición de vehículos y no tanto la extensión a los vehículos de apoyo en tales pruebas.

---

<sup>550</sup> Así lo dispone el artículo 2.c) del Reglamento, que establece que no se consideran hechos de la circulación: “Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos”.

Por lo dicho, consideramos que si un vehículo a motor sufre un accidente dentro de un circuito acotado donde se estén llevando a cabo unas pruebas deportivas, aunque éste no tenga la condición de participante, estará cubierto, en su caso, por el seguro obligatorio especial de responsabilidad civil suscrito con ocasión de dichas pruebas y no por su seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.

La jurisprudencia no es muy numerosa en torno a este tema. Sin embargo, en ella se pueden distinguir claramente dos líneas. Por un lado, estarían los casos en los que el accidente se produce entre un vehículo competidor y un vehículo de motor no competidor. En la mayoría de estos casos, responde el seguro suscrito para el evento deportivo, ya sea responsable uno u otro conductor. Por otro lado, para el caso en que el siniestro acaece entre dos vehículos a motor que no se pueden considerar competidores del evento, la sentencia de la Audiencia Provincial de Zamora de 24 de abril de 2003 (JUR 2003\150960) lo declara como un hecho de la circulación y por tanto, cubierto por el SOA del vehículo responsable<sup>551</sup>.

Particularmente interesante, manteniendo esta última postura, es la sentencia de la Audiencia Provincial de León de 18 de marzo de 2009 (JUR 2009\234748), en un accidente en el que un vehículo de la organización de un rallye, que iba reconociendo el terreno momentos antes de empezar la competición, derrapa y arrolla a dos personas, una de la organización, que estaba cronometrando la prueba y la otra, una espectadora de la misma. La sentencia de instancia condenó al conductor del vehículo “por llevar una velocidad excesiva e inadecuada a las condiciones de la calzada, con abundante gravilla suelta” y a la entidad aseguradora de la prueba deportiva. Absuelve a la entidad

---

<sup>551</sup> Esta sentencia basa la condena de la aseguradora del SOA con dos argumentos que, a nuestro modo de ver, no entran en el fondo de la cuestión que estamos analizando. En primer lugar –dice– que nos hallamos ante la propia póliza de seguro en la que consta la titularidad del vehículo haciéndose constar que es el club ciclista Puenteareas, lo que pone de manifiesto que la compañía aseguradora cuando contrató conocía la utilización que iba a hacerse del vehículo que se estaba asegurando. En segundo lugar, la sentencia alude a la noción de los “actos propios, puestos que la compañía aseguradora en virtud de los acuerdos suscritos entre las compañías asumió el siniestro en cuanto a los daños materiales de la motocicleta y, además, hizo una oferta en relación con las indemnizaciones por secuelas y lesiones de los dos demandantes en este procedimiento, de manera que la compañía aseguradora después de estudiar el siniestro consideró la procedencia de indemnizar por algunos de los conceptos por los que hoy se solicita indemnización y es sólo cuando estos no aceptan la oferta de la compañía aseguradora y en fase de contestación a la demanda cuando alegan la falta de cobertura del siniestro en la Póliza de seguros suscrita entre el titular del vehículo y la compañía aseguradora.

“Axa”, aseguradora del SOA del vehículo, al entender que el suceso no era una hecho de la circulación.

Ante el recurso de apelación del conductor -organizador de la prueba- condenado, argumentando que el accidente se produce dentro de una prueba o competición deportiva de automovilismo en la que no existe límite de velocidad e invocando en fundamento de su exención de responsabilidad la teoría de la asunción de riesgo por parte de los participantes en una prueba deportiva de las características de un rallye automovilístico, la Audiencia Provincial lo desestima, señalando que su actuación fue negligente, “pues con independencia de que la circulación la estuviera realizando en la condición especial de coche "doble 0" ha de tenerse en cuenta que dicho vehículo, que pertenece a la organización, no participa en la carrera, y sale un minuto después del triple 0 y con un minuto de antelación al 0, con el único propósito de reconocer el recorrido antes de dar inicio la competición, tratándose de un vehículo de serie, sin adaptaciones especiales para pruebas automovilísticas, careciendo, además, el Sr. Nemesio de experiencia como piloto de carreras; en tales circunstancias resulta evidente que él mismo debió atemperar su conducción a las condiciones del vehículo y estado de la calzada, en mal estado de conservación y con gravilla suelta, según refleja el atestado levantado por la Guardia Civil de Tráfico”.

Recorre también la peatona, que formaba parte de la organización de la prueba, solicitando, entre otras cosas, la condena de las dos aseguradoras. La sentencia de la Audiencia Provincial absuelve a la entidad aseguradora de la responsabilidad civil de la prueba deportiva, porque el contrato de seguros suscrito excluye expresamente los "daños a Jefes, Auxiliares, Organizadores u Oficiales y a demás miembros de la Organización, mientras actúen como empleados de la Organización”. Sin embargo, analiza si debe condenar o no a la entidad aseguradora del SOA. En definitiva, si el accidente es o no un hecho de la circulación.

La Sala analiza la definición que de hecho de la circulación establece el Reglamento del SOA vigente en el momento de los hechos (RD 7/2001, de 12 de enero) que, sustancialmente, no difiere del Reglamento que estamos analizando, para concluir que: “como es de ver se parte de un concepto amplísimo y genérico de hecho de la



circulación que incluye incluso la realizada en garajes y aparcamientos y en vías no aptas para la circulación por las que de hecho se produzca ésta y se excluyen expresamente los supuestos de pruebas deportivas con vehículos de motor, es decir las pruebas deportivas en las que se trate de competiciones entre vehículos de motor”.

Por tanto, si sorprende la condena al conductor del vehículo -organizador de la prueba deportiva que va reconociendo el terreno-, más sorprende la forma en que se condena a las entidades aseguradoras. A una, la que cubre el riesgo de responsabilidad civil de la prueba deportiva, a abonar la correspondiente indemnización a la peatona que era mera espectadora, y a la otra, la que garantiza el riesgo de la responsabilidad civil automovilística, a hacerse cargo de los daños ocasionados a la otra peatona, que era organizadora de la prueba y que estaba excluida de la cobertura de la póliza de la organización. En definitiva, sospechamos que, tal vez por un exceso de proteccionismo a las víctimas del accidente, por la exclusión aludida, un mismo hecho es calificado de dos formas, que parece que son incompatibles: como un evento deportivo que ocasiona daños a terceros y como un hecho de la circulación que también ocasiona daños a terceros.

En otro orden de cosas, también ocurren, en algunas ocasiones, accidentes producidos por vehículos especialmente diseñados para pruebas deportivas y que sin tener autorización administrativa para circular, lo hacen por vías públicas. El supuesto más frecuente es el de las motocicletas creadas para circular en zonas especiales y que circulan por vías de uso común. En estos casos, la exclusión del ámbito de cobertura de la LRCSCVM no vendría dada por no considerar el accidente como “hecho de la circulación”, sino por no considerar la motocicleta como “vehículo a motor”. Así lo entendió la sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 22 de mayo de 1989 (RJ 1989\4238), en un accidente producido por una motocicleta diseñada para circular por competiciones de tierra y no por el asfalto. La Sala estimó las pretensiones de Consorcio de Compensación de Seguros, pues su presencia en el procedimiento fue debido a que la motocicleta circulaba sin el SOA, señalando que *“El vehículo causante del accidente, motocicleta marca Montesa de 250 centímetros cúbicos sólo podía ser utilizada «en el campo para la realización de pruebas deportivas, estando prohibida su circulación por las vías públicas», según reza el factum”*.

## 2.2 La realización de tareas industriales o agrícolas

La segunda exclusión, regulada en el artículo 2.2, apartado b) es, sin duda, la más problemática y sobre la que más casuística se ha dado, sobre todo, en los últimos años. No se consideran hechos de la circulación “los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de desplazamiento de esos vehículos por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias”.

De esta forma, al igual que ocurría con el Reglamento derogado, se siguen excluyendo como hechos de la circulación los supuestos derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, con la excepción de los que circulen por las vías o terrenos mencionados en la norma<sup>552</sup>. Sin embargo, para evitar las dudas interpretativas que se suscitaban cuando estos vehículos, además de circular por estas vías, realizaban también tareas industriales -piénsese en las máquinas quitanieves o las de limpieza cuando circulan por las vías haciendo su cometido-, se ha añadido el último inciso: “*cuando no estuvieran realizando tareas industriales o agrícolas que les fueran propias*”. Si así fuera, se consideraría que realizan su función industrial o agrícola y sería la póliza de responsabilidad civil general, en su caso, la que debería hacerse cargo de los daños ocasionados.

Hasta ahora, se discutía qué póliza debía hacerse cargo de los daños producidos, por ejemplo, por una máquina quitanieves o de limpieza cuando realizaba su función en una

---

<sup>552</sup> La exclusión de las tareas industriales como hechos de la circulación, no sólo afecta al SOA o al SV, sino a todas las garantías contratadas. La sentencia de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 3ª), de 13 de febrero de 2009 (JUR 2009\198051), analiza un supuesto en el que se discute si el desplazamiento de un camión que estaba descargando escombros y atrapa a su conductor causándole la muerte, es o no un hecho de la circulación, y, además, si en todo caso, los familiares del fallecido podrían ser beneficiarios de la póliza de ocupantes, que contenía un seguro de accidentes. Para la AP de Granada, la actividad realizada es industrial y, por tanto, no es un hecho de la circulación y esto debe trasladarse a los demás garantías contratadas: “el siniestro que nos ocupa queda fuera de la cobertura reclamada ya que la causa determinante del fatal resultado aconteció durante la realización de la actividad propiamente industrial y al margen de la circulación, por lo que cabe entender que la garantía adicional asegurada únicamente abarcaba la muerte del conductor sobrevenida por un hecho de la circulación...”.

vía pública, si la de responsabilidad civil general o la que cubría el riesgo circulatorio<sup>553</sup>. Con esta previsión, queda claro que será la primera, por no considerarse tal actividad en una vía pública un “hecho de la circulación”. Sin embargo, si la máquina se desplaza a un puerto de montaña para realizar allí su trabajo, ese desplazamiento será considerado como un hecho de la circulación, si tuviera un accidente.

Esta previsión también se podrá aplicar a los supuestos en los que la máquina en cuestión sale fuera del almacén y ocasiona daños a un peatón que deambula por una vía de uso común. Si tal máquina, en ese momento, está descargando un camión, entenderemos que ese desplazamiento forma parte de una actividad industrial, por lo que no sería un hecho de la circulación<sup>554</sup>. Pero si el atropello lo ocasiona al cruzar la calle para dirigirse al aparcamiento de un bar que está en las inmediaciones del almacén, sí sería un accidente de circulación, porque su pretensión no es realizar una actividad

---

<sup>553</sup> La sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 26 de marzo de 2004 (JUR 2004\248562) es un ejemplo de la situación de inseguridad jurídica que había antes del vigente Reglamento SOA para los vehículos industriales que se desplazaban por la vía pública, como los que realizaban labores de limpieza. En este caso, se trata de un camión de limpieza que con la pértiga ocasiona daños a un kiosco. Tanto el juzgador *a quo* como la Audiencia Provincial, desestimando el recurso de apelación de la entidad aseguradora del SOA, entienden que se trata de un hecho de la circulación, siendo irrelevante que hiciera en ese momento una labor industrial. Así, dice la sentencia: “en el caso de autos habiéndose ocasionado los daños por un vehículo de motor, “en circulación” es patente que la hoy apelante como aseguradora del vehículo causante del siniestro, tratándose de un hecho derivado de la circulación del vehículo de motor, independiente de que estuviera al mismo tiempo ejerciendo una función de limpieza vial, está obligada a soportar las consecuencias que con el pleito se pretenden, y por tanto legitimada para ese fin, al considerar la Sala que el hecho enjuiciado tiene cobertura en la póliza de seguros suscrita, debiendo responder de los daños de forma solidaria con la otra demandada al tratarse de un hecho de la circulación”. (...) “Y si bien es cierto que no se considera hecho de la circulación los derivados de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinado a ello, se aplica lo dispuesto en el apartado 1 (transcrito anteriormente) en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados, en dicho apartado por lo que en el caso de autos es patente que nos encontramos con un hecho de la circulación, independiente de que el camión mientras conducía ejercitase una labor de limpieza, pues el accidente fue en la vía pública y con un vehículo de motor en circulación, por lo que se encuentra cubierto por la póliza suscrita por Sufi, S.A. con la hoy apelante; póliza nº 065188937, que ampara los hechos derivados del uso y circulación de vehículos a motor”.

<sup>554</sup> Este es el supuesto analizado en la sentencia de la Audiencia Provincial de las Palmas (Sección 4ª) de 23 de febrero de 2008, en el que se producen daños como consecuencia de la descarga de un vehículo en una vía pública. El Juzgador de instancia consideró el accidente como hecho de la circulación, porque “el camión estaba en marcha cuando causó los daños y el accidente se produjo en una vía pública, y no en zona restringida para realizar la actividad industrial”. En cambio, con mejor criterio, la Audiencia Provincial no consideró el accidente como hecho de la circulación, al considerar que la actividad que causa de los daños no es derivada de la circulación, sino de una tarea industrial de descarga, independientemente del tipo de lugar en el que se encontraba el camión. Mantiene dicho criterio, incluso, si el vehículo estuviera circulando de manera accesoria.

industrial, sino desplazarse por la vía pública como lo haría cualquier vehículo normal, aunque se tratase de un vehículo industrial<sup>555</sup>.

Lo que parece claro, como ha ocurrido hasta ahora, es que las máquinas o vehículos industriales que, además de realizar sus funciones propias, se desplacen por vías de uso común, deberán contar con el seguro de responsabilidad civil general y el seguro obligatorio de responsabilidad de circulación. El problema vendrá dado, ahora, en que para que se consideren estas máquinas “vehículo a motor” y, por tanto, susceptibles de aseguramiento circulatorio, deben ser susceptibles de autorización administrativa para circular y para ello deberán reunir los requisitos técnicos y administrativos a los que nos hemos referido anteriormente.

Hay supuestos que están claramente delimitados: vehículo industrial trasladándose por sí mismo sin realizar labores industriales (riesgo circulatorio); anclado y realizando tareas industriales en un recinto acotado o en una obra (riesgo de explotación con cargo al seguro de responsabilidad civil de la empresa o a cargo de ésta si no tiene seguro)<sup>556</sup>. Los supuestos de fricción se dan cuando los vehículos industriales realizan sus tareas propias y a la vez se están desplazando. Entendemos que el elemento relevante para delimitar el riesgo industrial del riesgo circulatorio en estos casos es la realización de esas tareas en vías o terrenos que, aún sin ser aptos para la circulación, sean de uso común. Es decir, si en el recinto en el que se desplaza el vehículo es usual que deambulen otras personas, aunque sea un almacén o una nave de la propia empresa,

---

<sup>555</sup> Vid. LÓPEZ RODRÍGUEZ, B., “El ámbito material de aplicación de LRCSCVM. Hechos de la circulación ocasionados por vehículos industriales”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 43, junio 2007, págs. 43 y ss. Se trata de un accidente producido por un vehículo especial transportador que se desplazaba, cruzando la calzada, de una instalación de la empresa a otra desarrollando la actividad que le era propia. Nos encontramos ante una doble situación. Por un lado, la realización de una labor industrial, consistente en la recogida (carga) y depósito (descarga) de mercancía de una nave a otra, propiedad de la misma empresa, que no estaría albergada por el SOA; y por otro, la circulación del vehículo por la vía de uso común con el fin de transportar la carga, actuación ésta que no cabe duda se corresponde con un hecho de la circulación y que estaría cubierta por el SOA de acuerdo con el artículo 3.1. de la norma precitada. Sorprendentemente, la sentencia considera que el accidente se produce durante el desarrollo de la actividad industrial, desconociendo si en ese preciso instante, mientras circulaba, realizaba el traslado de alguna carga y mantiene la condena de la entidad aseguradora del riesgo de explotación (Podría “justificarse” la condena porque el vehículo especial no tenía suscrito el SOA, si bien, en el procedimiento estaba personado el CCS).

<sup>556</sup> Como indica FERNÁNDEZ ENTRALGO, J., “El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)”, *XXV Congreso de derecho de la...*, op. cit., pág. 40: “Habrá que distinguir, pues, en sintonía con Reglero Campos, entre el riesgo propio del manejo del vehículo (industrial o agrícola) en movimiento por un terreno de uso común durante la realización de su faena, y el riesgo propio de la faena misma industrial o agrícola”.

podría ser riesgo circulatorio. Cabría pensar que sólo estarían excluidos del SOA los daños producidos cuando estas máquinas realizan tareas industriales o agrícolas en recintos que no sean de acceso a personas ajenas a esa actividad<sup>557</sup> (muelle de carga, almacén no accesible a otras personas que no sean los trabajadores, etc.).

Desde luego, no es tarea fácil en muchas ocasiones distinguir entre el riesgo industrial y el circulatorio y la casuística es inmensa. Desde la entrada en vigor del anterior Reglamento SOA (RD 7/2001, de 12 de enero), el problema se agudizó porque indicaba que no se consideraban hechos de la circulación los sucesos “*derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello, sin perjuicio de la aplicación del apartado 1 en caso de circulación por las vías o terrenos mencionados en dicho apartado*”. Con esta última expresión, que constituía una novedad, se planteó si los vehículos industriales, por ejemplo, carretillas elevadoras, toros, toritos, etc., debían suscribir el SOA, para el caso de circular por “vías o terrenos mencionados en el apartado 1”, porque no era infrecuente que hicieran su labor en la vía pública -cargando o descargando un camión- o desplazándose por la misma como cualquier otro vehículo.

Hasta esa fecha, la mayoría de estos vehículos tenían contratado, en su caso, sólo un seguro de responsabilidad civil de explotación, porque se trataba de vehículos especiales, en principio “no aptos para circular por las vías públicas”.

Sin embargo, la jurisprudencia, en líneas generales, consideraba que si estos vehículos especiales circulaban por vías de uso común, estaríamos ante un hecho de la circulación. Así lo entendió la sentencia de la Audiencia Provincial de Granada, de 19 de septiembre de 2002 (JUR 2002, 281695), en un accidente ocurrido en una zona peatonal en el que una carretilla elevadora, que realizaba funciones de acopio de materiales, atropelló a un peatón. La sentencia de la Audiencia, revocando la del juzgador *a quo*, que había

---

<sup>557</sup> Supuesto planteado en la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 6ª) de 10 de octubre de 2000, que indica lo siguiente: “El accidente enjuiciado no puede ser considerado como un hecho derivado de la circulación, y si bien puede aceptarse que una carretilla elevadora se trata de un vehículo de motor, no lo es menos que el accidente se produjo en el interior de una nave industrial, no en una vía pública, para lo cual, para circular por ella, hubiera sido preciso que estuviera prevista del permiso de circulación, la tarjeta de I.T.V., las correspondientes placas de matrícula e, indudablemente, del pertinente seguro obligatorio de automóviles pero que en el caso no era exigible...”

condenado a la aseguradoras de responsabilidad civil general, por entender que el accidente formaba parte de la actividad de la empresa, señaló que la carretilla elevadora era un vehículo especial y como tal, se plantea si precisa del SOA cuando circula por la vía pública y no realizan sus tareas propias en el recinto de la obra. Para ello, apela al artículo 2.1 de la LRCSCVM, donde se señala que todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento en España vendrá obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil que se refiere en el artículo anterior, entendiendo que el vehículo tiene su establecimiento habitual en España, entre otros supuestos, cuando tratándose de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, España sea el Estado del domicilio del usuario. Por lo dicho, añade la sentencia, “el titular de la carretilla elevadora estaba obligado a suscribir el SOA, en cuanto que dicho vehículo está identificado como "Ausa CT-20 2000", propiedad de TC Renta Mas, SA”.

La Sentencia, que para reforzar su postura termina aludiendo al artículo 2.1 del Reglamento 7/2001 -norma no vigente en la fecha del accidente-, condena al Consorcio de Compensación de Seguros, por entender que se trata de un accidente de circulación, producido por un vehículo sin la cobertura del SOA.

En el mismo sentido, introduciendo algunos matices de interés, encontramos la sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra, de 27 de septiembre de 2004 (JUR 2004\292396). En este caso, los daños ocasionados por una carretilla elevadora a un vehículo aparcado, están en una “vía pública” de un polígono industrial.

Como se discutían las características del vehículo que había ocasionado los daños, la sentencia considera irrelevante el tipo de vehículo que había producido el accidente. Lo importante para la sentencia es el lugar por donde circulaba (en la actualidad, como hemos visto, aplicando el vigente Reglamento SOA, no sería posible prescindir del tipo de vehículo para la consideración de “vehículo a motor”). Así, la sentencia precisa que “Es irrelevante en el caso de autos las concretas características del indicado vehículo, si era una camioneta o una carretilla elevadora, pues lo relevante es que habiéndose producido por un vehículo que circulaba por vía pública, nos sitúa de lleno en el ámbito

de un hecho de la circulación, de conformidad con lo establecido en el Artículo 3.1 del indicado Reglamento, ya que aunque se ha planteado la posibilidad de que dicho vehículo estuviese realizando obras, por ser maquinaria industrial, para que se produzca la exclusión de su consideración como hecho de la circulación es necesario que se acredite, de conformidad con el párrafo 2º del nº 2 del Artículo 3 del indicado Reglamento, que el indicado vehículo esté realizando tareas industriales y con ocasión de ésta se derive el daño, pues si están circulando por vías públicas se mantiene su calificación de hecho circulatorio”.

Por otro lado, la sentencia considera que estamos ante un hecho de la circulación porque el accidente se ocasiona en la vía pública, pese a tratarse de un polígono industrial. En este caso, es relativamente pacífico que los polígonos industriales, pese a ser recintos cerrados en los que se realizan actividades industriales, sus vías son públicas o, al menos, de uso común. Por tanto, si los vehículos industriales circulan por las mismas, los daños ocasionados estarán dentro del ámbito de la LRCSCVM, salvo que estén realizando una actividad industrial -de carga y descarga, por ejemplo-. En consecuencia, deberán hacerse cargo de los daños que ocasionen la entidad aseguradora del SOA o, como en este caso, el CCS, por no tener el vehículo en cuestión el SOA, y no la entidad que asegure el riesgo industrial. Así lo precisa esta sentencia: “no constándonos que el vehículo propiedad de la codemandada Arga Naves Industriales dispusiese de seguro obligatorio que cubriese la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, cuando ello le era exigible al circular el vehículo causante por una vía pública, del perjuicio indemnizable debe responder el Consorcio de Compensación de Seguros al amparo del Artículo 8.1b) de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación, lo que lleva a estimar la pretensión subsidiaria articulada por el recurrente, no pudiendo atenderse la petición principal de condena de la codemandada Catalana Occidente, ya que el siniestro producido, como acertadamente decidió el Juzgado "a quo", no es un riesgo que esté cubierto por la póliza de responsabilidad civil industrial que tenía suscrito la propietario del vehículo con dicha entidad aseguradora, ya que aparte de no cubrir la responsabilidad civil en que incurra la empresa por los trabajos realizados fuera, por no haberse contratado dicho riesgo (póliza obrante al folio 118),

están también excluidos expresamente los riesgos que sean objeto de cobertura de un seguro obligatorio, como es el caso”<sup>558</sup>.

Por ello, si los daños se producían dentro de una nave industrial o realizando fuera de la misma labores industriales, los hechos se han calificado como industriales y no como hechos de la circulación, por lo que en estos casos es irrelevante que tuviera o no el SOA<sup>559</sup>.

Más difícil de resolver son los supuestos en los que el vehículo produce los daños al entrar o salir de un almacén o de una obra. La SAP de Cádiz (Sección 8ª), de 8 de noviembre de 2005, considera que estamos ante un hecho de la circulación, en un supuesto en el que los daños se producen a la entrada de una obra por parte de un camión. En el mismo sentido, se pronuncia la SAP de Cádiz (Sección 2ª), en un accidente producido junto a la barrera de entrada de un recinto portuario. Más recientemente, la SAP de Orense, de 31 de julio de 2012 (JUR 2012\295931), resuelve un caso en el que los daños acontecen cuando un camión, ya cargado, se disponía a salir del recinto anexo a una nave industrial, realizando maniobras de marcha atrás. La Sala

---

<sup>558</sup> En mismo sentido, refiriéndose al vigente Reglamento SOA, se pronuncia la sentencia de la Audiencia Provincial de Valladolid, de 25 de junio de 2009 (JUR 2009\308624), que sostiene: “en el caso de autos, según se desprende de la prueba practicada en autos, la colisión de la moto del demandante contra la carretilla, se produce, luego de concluidas sus tareas de descarga del camión, seguramente cuando se retiraba al interior de la nave, pero, en todo caso y muy determinadamente, se produce circulando la carretilla en vía pública, urbana y apta para la circulación, irrumpiendo en la calzada, en carril de circulación donde la moto del demandante, en una secuencia incidental propia de la circulación de vehículos de motor: colisionan dos vehículos de motor, circulando ambos por calzada apta para la circulación, con independencia de que uno de ellos de naturaleza industrial y afecto, fundamentalmente a tareas industriales (pero con capacidad y potencialidad de circular cual cualquier otro vehículo de motor), hubiera estado realizando tareas de naturaleza industrial (podía, en evitación de que la carretilla circulara por calzada, vía pública de tránsito urbano, adoptarse alguna medida cautelar o preventiva para su desplazamiento, si ello fuera necesario, sin que el vehículo irrumpiera en la circulación ordinaria por la calzada). A la fecha del accidente, ni siquiera estaba en vigor la novedosa referida disposición artículo 2 del nuevo reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la circulación de vehículos de motor, R.D. 1507/2008, que restringe la interpretación sobre el particular. Pero es que, además, este Tribunal participa de la argumentación contenida en la Sentencia, sobre la cobertura de la Póliza suscrita para con la carretilla, cuando en su condicionado particular, además de la cobertura obligatoria en el ámbito de la circulación de vehículos de motor, parece extender su protección a toda responsabilidad civil voluntaria ilimitada en una póliza que se denomina de seguro agrícola e industrial con descripción de su uso definido como “trabajos propios/industria”.

<sup>559</sup> Por todas, citamos las sentencias de la Audiencia Provincial de Huelva de 17 de junio de 2005 (AC 2005\1681) y de la Audiencia Provincial de Alicante de 1 de febrero de 2006 (JUR 2006\128755). Esta última considera que el accidente analizado no es un hecho de la circulación cubierto por el SOA, por cuanto: : “1.-) el vehículo con el que se causaron las lesiones estaba realizando tareas industriales como son las operaciones de carga y descarga de los pedidos solicitados por los clientes; 2.-) el espacio en el que se produjo el atropello era el almacén de un local que no puede calificarse como vía o terreno de uso común”



entiende que estamos ante un hecho de la circulación, porque se trata de un “espacio apto para circular y zona de uso común, que permite el acceso de vehículos en general, ya sean destinados al transporte, de comerciales o de cualquier otro usuario que acuda a las instalaciones de la empresa, además de sus propios trabajadores. Siendo libre el acceso para vehículos, y no reservado, como se probó en el acto de juicio”.

De lo dicho hasta el momento, parece evidente que ya con el anterior Reglamento los vehículos industriales, al menos los que pueden salir fuera del recinto cerrado donde realizan su actividad industrial (almacén, nave, obra, etc.), deberían tener suscritos dos tipos de seguros. Uno de carácter voluntario -el seguro de responsabilidad civil de explotación, que ampararía los daños ocasionados a terceros como consecuencia de su actividad industrial<sup>560</sup>- y otro de carácter obligatorio -el SOA, que daría cobertura a los daños ocasionados con motivo de la circulación de estos vehículos por las vías y lugares establecidos en el Reglamento 7/2001, de 12 de enero, de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor-<sup>561</sup>.

No obstante, a partir de la entrada en vigor del anterior Reglamento, con la finalidad de aclarar aún más, si cabe, la cuestión, se evacuaron distintas consultas a la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, con la finalidad de conocer su opinión sobre

---

<sup>560</sup> Las pólizas que cubren el riesgo de explotación de los vehículos industriales o especiales, como las carretillas elevadoras, excluyen en su clausurado los hechos de la circulación. Así lo pone de manifiesto la sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, de 28 de abril de 2006 (JUR 2006\230858). En este caso, una carretilla elevadora, que trabajaba en una obra cercana irrumpió en la vía pública, causando daños a un vehículo que circulaba por la misma. La sentencia señala que “Ante dicha realidad, a la cual le es plenamente aplicable lo dispuesto en el párrafo segundo del núm. 2 del artículo 3 del Reglamento del Seguro Obligatorio y, por ende, lo dispuesto en el número 1 del mismo texto, no puede sino concluirse con la plena virtualidad al caso de la cláusula de exclusión de la cobertura que representa el contenido de la letra f) de la póliza que «Construcciones El Granadal, SL» tenía contratada con «Liberty Seguros» para cubrir el riesgo derivado de su actividad empresarial dedicada a la construcción de obra civil; pues si bien es cierto, que dicha póliza otorga cobertura a los vehículos industriales y maquinaria autopropulsada, ello es a condición de que el siniestro en cuestión se produzca en la genuina esfera de la actividad industrial, es decir, «cuando para su uso no sea preceptivo el Seguro Obligatorio de Automóviles», quedando, por tanto, fuera de la cobertura de la citada póliza los casos como el de autos, esto es –tal y como acertadamente expresa la sentencia apelada– aquellos casos en los que el riesgo generado es de doble entidad, uno el cubierto por la póliza en tanto la carretilla sea usada en auxilio de la obra en zona no apta para la circulación, y otro el generado cada vez que la carretilla sale de aquella zona restringida y circula por cualquiera de los lugares referidos en el núm. 1 del citado artículo 3 del Reglamento, y precisamente es extramuros de aquella zona de obras restringida al ámbito circulatorio, en la cual debe de estar dotado todo vehículo de motor, especial o no, del pertinente seguro obligatorio del automóvil, donde –tal y como aquí acontece– se ocasiona el siniestro”.

<sup>561</sup> Vid. REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 167.

la obligatoriedad de contratar o no el SOA de determinados vehículos que realizaban tareas industriales.

En estas consultas se solicitaba información al órgano de control acerca de la obligación de aseguramiento de determinados vehículos industriales (carretillas elevadoras, tractores con remolque para transporte de materiales, grúas y elementos de carga, entre otros) para los que hasta esos momentos no se estaban asegurando.

En sus distintas respuestas, la DGSFP, después de analizar los artículos 2 y 3 del Reglamento indicado, concluyó que, si el vehículo puede realizar cualquier tipo de maniobra (o necesita realizarla) que no fuera calificada como industrial, en el caso de producirse daños derivados del desplazamiento del vehículo, la responsabilidad debería estar cubierta por un seguro de vehículos, añadiendo, que la mera posibilidad de realizar tales actividades sería motivo suficiente para la suscripción del correspondiente seguro obligatorio con independencia o no de la matriculación.

En cualquier caso, pensamos que, en muchas ocasiones, se deberá seguir interpretando cuándo un determinado vehículo realiza una actividad industrial o agrícola y cuándo se está desplazando por vías de uso común. Seguirá, por tanto, habiendo supuestos fronterizos, en los que no será fácil determinar si estamos en un caso o en otro.

Ahora bien, que pueda haber supuestos fronterizos, no debe dar lugar a que un mismo hecho sea un accidente de circulación y, a la vez, un accidente derivado de la actividad industrial. Sin embargo, así es como lo entendió la Sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 3 de enero de 2008 (RJ 2008\201). Los hechos tuvieron lugar, cuando una carretilla elevadora estaba siendo utilizada por su conductor para las funciones que le eran propias de carga y descarga de materiales, encontrándose en el interior del establecimiento propiedad de la tomadora del seguro destinado a almacén. Advirtiéndole el conductor la presencia de su hijo en el lugar, detuvo el funcionamiento de la máquina y se bajó de la misma con el motor en marcha, accionando el freno de mano. La máquina se desplazó sin control, chocando contra un bordillo y aplastando la pierna del visitante, causándole lesiones que determinaron su amputación. El TS indicó que estamos ante un supuesto de seguro múltiple, en el que las dos compañías aseguradoras

– la que cubría la responsabilidad civil de explotación y la que cubría el SOA – daban cobertura al mismo riesgo, debiendo compartir las consecuencias derivadas por el accidente descrito<sup>562</sup>.

No debemos perder de vista que la LRCSCVM, en su artículo 1.1, determina la responsabilidad del conductor de vehículos a motor, en virtud del riesgo creado por su conducción, por lo que siempre se podrá invocar el riesgo propio de la circulación para calificar un determinado accidente dentro de ese ámbito.

Sobre esta cuestión, en los últimos años, se aprecia una posición por parte de nuestra jurisprudencia, que podríamos calificar un tanto restrictiva o tal vez más acorde al espíritu de la norma, respecto a la consideración de determinados sucesos como hechos de la circulación. Como ejemplo de esta tendencia, encontramos la Sentencia del TS de 21 de noviembre de 2005 (RJ 2006\40), que no considera accidente de circulación un atropello mortal de un trabajador por una pala excavadora en movimiento dentro del recinto de una nave de la empresa asegurada. De igual modo, la Sentencia del TS de 29 de noviembre de 2007 (RJ 2007\8433), señala que los riesgos actuados al cargar un camión detenido con objetos procedentes de otro dotado con una grúa, no son hechos cubiertos por el seguro de responsabilidad civil derivados del uso de vehículo de motor.

Lo mismo cabe decir de la jurisprudencia menor. Así, la Sentencia de AP de Barcelona (Sección 7ª) de 25 de marzo de 2008, en un supuesto de descarga de un camión, precisó que se trata de una tarea industrial, por lo que el siniestro no se interpreta como hecho de la circulación y por ello no queda cubierto por el seguro de circulación. De la misma forma resolvió el asunto planteado la Sentencia de la AP de Pontevedra (Sección 5ª) de 14 de marzo de 2008, no considerando hecho de la circulación, al ocasionarse los daños por una carretilla en el interior de una empresa, por lo que no procedió a dictar el auto de cuantía máxima que se solicitaba.

---

<sup>562</sup> Sobre esta sentencia, vid. comentario de ALONSO GONZÁLEZ, R., “Accidente ocurrido mientras se realiza actividad industrial en recinto privado, en el uso de una carretilla de carga y descarga. No cabe asimilarlo a un hecho de circulación pese a que el riesgo pueda ser calificado como tal,” *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 44, abril 2008, págs. 56 y ss.

En algún supuesto, en nuestra opinión, más discutible, como los daños ocasionados por el derrame de líquido de frenos en un garaje, tampoco considera que se trataba de hechos de la circulación la sentencia de la AP de Barcelona (Sección 16ª) de 29 de febrero de 2008.

En cualquier caso, cuando los daños producidos por vehículos industriales o agrícolas son ocasionados en vías públicas, privadas o de uso común, normalmente, se consideran como accidentes de circulación. La sentencia nº. 126/2008 de la AP de Barcelona (Sección 16ª) de 5 de marzo de 2008, señala que los daños ocasionados por un camión en un parking público se deben a un hecho de la circulación. De igual forma se pronuncia la Sentencia de la AP de Zamora (Sección 1ª) de 11 de diciembre de 2007, indicando que “aunque el camión realizaba tareas agrícolas, el siniestro se debe a un hecho de la circulación, pues circulaba por terreno privado”. También la sentencia de la AP de Asturias (Sección 4ª) de 20 de febrero de 2008, revocando la de instancia, considera hecho de la circulación los daños ocasionados a un vehículo por la caída de una chapa metálica del camión que le precedía.

De otro lado, en el inciso segundo de este apartado se señala que en el ámbito de los procesos logísticos de distribución de vehículos se considerarán tareas industriales las de carga, descarga, almacenaje y demás operaciones necesarias de manipulación de los vehículos que tengan la consideración de mercancías salvo el transporte que se efectúe por las vías a las que se refiere el apartado 1.

Este inciso constituye una novedad del actual Reglamento. De las múltiples actividades industriales que puede haber, se ha considerado de forma expresa los supuestos de procesos logísticos de distribución de vehículos, como hechos ajenos al ámbito de aplicación del seguro obligatorio de automóviles<sup>563</sup>. Como puede verse, para evitar cualquier duda de interpretación, se ha incluido una mención que considera, en estos casos, a los vehículos como mercancías objeto de distribución, ya que de lo contrario podría entenderse que la exclusión se refiere al proceso de distribución a través de vehículos de cualquier tipo de mercancías. De esta forma, se evita que las empresas que

---

<sup>563</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil...*, op. cit., pág. 168, que “con esta previsión se satisface las demandas de las empresas dedicadas a estas actividades en el sentido de no tener que suscribir el seguro obligatorio de los vehículos implicados en tales operaciones”.

participan en estos procesos logísticos de desplazamiento y distribución de vehículos, tengan que hacer un seguro obligatorio de automóviles para los vehículos que son objeto de ese fin. Esto, sin embargo, no impide que tengan un seguro de responsabilidad civil general o de explotación para cubrir los daños ocasionados por esta actividad.

### **2.3 Los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos y aeropuertos**

El tercer supuesto excluido como hecho de la circulación, regulado en la letra c) del artículo 2.2, supone una novedad que pretende resolver las dudas que hasta la fecha se han suscitado respecto a los accidentes ocurridos en los puertos y aeropuertos. Así: “no se consideran como hechos de la circulación los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos y aeropuertos”.

Hasta ahora, las entidades aseguradoras que cubrían el riesgo circulatorio o el CCS, en su caso, entendían que los accidentes ocasionados en puertos y aeropuertos no estaban dentro de su ámbito, bien porque estaban realizando una tarea industrial bien, en otro caso, porque no se trataban de vías de uso común, pretendiendo que, en su caso, se hiciera cargo el seguro de responsabilidad civil general<sup>564</sup>. Si un determinado vehículo realizaba una tarea industrial -carga, descarga, almacenamiento, etc.-, la cuestión no ofrecía muchas dudas, pues estaba expresamente excluida como hecho de la circulación

---

<sup>564</sup> Es el caso planteado por la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid, de 29 de junio de 2009 (AC 2009\1750). El accidente ocurre en el Puerto de Muros cuando un camión ocasiona daños a una tubería de conducción de hielo para abastecimiento de los barcos de pesca. El citado camión tenía una póliza que cubría el SOA con Mutua Madrileña y otra que daba cobertura al riesgo industrial con Mapfre. Las dos entidades entendían que debía hacerse cargo la otra. Tanto el juzgador de instancia como la Audiencia Provincial consideran que se trata de un hecho de la circulación y no le dan validez a una cláusula del condicionado de la póliza del SOA que excluía la conducción en puertos y aeropuertos, por entender que esa exclusión no aparece en la LRCSCVM y en su Reglamento. La sentencia, aplicando el Reglamento 7/2001, de 12 de enero, indica que “no podemos considerar que fuera circulando en un recinto, para que pudiera entrar en juego la exclusión, puesto que, como tal, debemos considerar un espacio que está delimitado especialmente para tal finalidad y que, incluso, puede contar con unas normas para la circulación específicas, sino por las denominadas vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, pues nos encontramos con una especie de calle paralela al muelle del puerto que puede ser utilizada por los habitantes del pueblo y visitantes al citado lugar sin limitación alguna, por lo que la interpretación de este conflicto debe ser favorable a la parte actora, máxime cuando entendemos que este problema debería haberse resuelto entre las compañías de seguros sin comprometer a la actora que tenía concertado unos seguros para cubrir todos los accidentes derivados de su actividad ...”.

en el Reglamento derogado. Ahora bien, la segunda cuestión era más difícil de resolver, pues en general, cuando circulaban por estos recintos, se entendía que se trataban de vías de uso común. Podemos citar, como ejemplo, la Sentencia de la Audiencia Provincial de Las Palmas (Sección 1ª) de 22 de julio de 2002 (ARP 2002\669), que ante esta segunda hipótesis señala: “en dicho apartado 1 se mencionan las vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener tal aptitud sean de uso común, y no otra consideración tiene el lugar del Muelle del Puerto de la Luz donde ocurrió el accidente, perfectamente apto para la circulación y que no se trata de una zona de acceso restringido, sino por el contrario de uso común, por donde transitan personas (había más de veinte personas trabajando “que allí caminaba mucha gente” dice el acusado) que no necesitan autorización alguna”.

Con esta previsión, los accidentes ocurridos en estos recintos -puertos y aeropuertos-, en principio, están fuera del ámbito circulatorio y los vehículos que circulen por los mismos, deberán tener, en su caso, un seguro de responsabilidad civil general y tan sólo si se desplazan fuera de estos recintos deberán suscribir, además, un seguro obligatorio de automóviles<sup>565</sup>.

El problema vendrá determinado respecto a la delimitación del recinto. Pensemos que se trata de recintos muy amplios, en los que se mueven muchos vehículos y muchas personas, siendo difícil saber si estamos ante un recinto acotado o ante una vía de uso común. Además, sobre todo en los puertos, es habitual que circulen vehículos de particulares cuyo fin no tenga nada que ver con la actividad propia de un puerto, como

---

<sup>565</sup> Así parece entenderlo la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia, de 16 de octubre de 2009 (JUR 2010\4681), que analiza un accidente ocurrido cuando un vehículo iba a entrar en la rampa de un buque. La sentencia, aplicando el anterior Reglamento, RD 7/2001, de 12 de enero, entiende que es un hecho de la circulación y condena al CCS por circular el vehículo, que era nuevo y sin matricular, sin seguro. Sin embargo, añade: “Bien es verdad que en el artículo 2 del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, se establece expresamente que no son hechos de la circulación los “desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos”, pero debe tenerse presente que esta reciente normativa no era aplicable al tiempo de producirse el accidente enjuiciado, por ser posterior en el tiempo y no tener efecto retroactivo”. La sentencia, como vemos, considera que si se hubiese aplicado el nuevo Reglamento no sería un hecho de la circulación por haber ocurrido en un puerto.

puede ser desplazarse en su vehículo para embarcar en un ferry o para practicar la pesca. ¿En estos casos, por tratarse de un puerto, no se va a considerar que estamos ante un hecho de la circulación? ¿Quién va a cubrir los daños que se ocasionen, por ejemplo a un peatón?

Por otro lado, tal como está redactada la exclusión, los recintos portuarios o aeroportuarios son ejemplos de desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, pero cabe pensar que pueda haber otros recintos de similares características que puedan quedar fuera del ámbito circulatorio. Pensemos, por ejemplo, en una base militar o los lugares que utiliza una autoescuela para hacer las prácticas.

En cualquier caso, esta previsión del vigente Reglamento, en sus primeros momentos causó cierta inquietud en autoridades, aseguradoras, mediadores, asociaciones de víctimas, etc., porque, como decimos, sobre todo en el caso de los puertos, circulan muchos vehículos, camiones y motocicletas, que no realizan ninguna actividad industrial. En algunos puertos hay restaurantes, zonas de ocio, de pesca, etc., y no parece razonable que el SOA no cubra a una persona que se desplace en su vehículo, por ejemplo, para pescar en un puerto, debiendo suscribir un seguro de responsabilidad civil para cubrir las posibles contingencias que pueda tener en estas zonas.

En unas jornadas promovidas por UNESPA (asociación empresarial del seguro), se planteó, entre otras cosas, a determinadas autoridades que habían participado en la elaboración del Reglamento del SOA<sup>566</sup>, si era necesario contratar un seguro distinto al SOA para cubrir los accidentes en estos lugares o si la exclusión abarca el trayecto por las vías habilitadas para el desplazamiento de los vehículos desde la entrada del recinto hasta el tinglado/almacén para recoger o descargar la mercancía.

La respuesta que dieron las autoridades indicadas fue la siguiente: i) en el caso de vehículos que sólo circulen por recintos con una normativa específica, en la que no deba

---

<sup>566</sup> Jornada sobre el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008, en la que participaron LEDESMA MUÑIZ, R. (Subdirector general de normativa y recursos de la DGT y ÁLVAREZ CAMIÑA, S. (Subdirector general de política legislativa de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones).

ser de aplicación la normativa de Tráfico, no será necesaria la contratación del SOA sino que estarán sujetos a lo que dicte su propia regulación. No obstante, en el caso de vehículos con actividad mixta, habrá que estar a la normativa que rijan en cada tipo de vía por la que circule, ya que siempre que realice desplazamientos por vía sujetas a Tráfico, deberá disponer del SOA y ii) en el caso de recintos portuarios, se pueden suscitar problemas a este respecto ya que es frecuente que haya zonas de los mismos abiertas al público (ejemplo: zonas de ocio), por lo que se plantea, qué seguro debe cubrir un posible siniestro en esas áreas. En definitiva, habrá que estar a lo que determine la legislación portuaria pues en la medida en que estuviera excluida la normativa de Tráfico, no podría otorgar cobertura el SOA por no tratarse de un hecho de la circulación. También podría darse el supuesto de que, habiendo legislación específica, la misma no afectara a la normativa de Tráfico (por ejemplo, sólo aplicable al personal del recinto especial), en cuyo caso debería regir la cobertura del SOA.

Como quiera que estas respuestas no aclararon las dudas indicadas, la propia Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones se dirigió a las autoridades portuarias y aeroportuarias para intentar poner algo de orden en el asunto<sup>567</sup>.

En su nota, la DGSFP, manifestaba que la exclusión que estamos comentando pretende aclarar la cobertura aseguradora en el caso de accidentes producidos en determinadas áreas no abiertas al público, en las que se realizan labores específicas, excluidas tradicionalmente del ámbito de cobertura del seguro, y en las que no se aplica la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Estos recintos han dado lugar en el pasado a un elevado número de controversias, dudas y situaciones incoherentes de trato diferenciado, que se han pretendido superar con la nueva redacción. Sin embargo, el precepto parece haber sido interpretado por algunos operadores como una exclusión general del ámbito de aplicación del seguro obligatorio de todos aquellos accidentes que se produzcan en los puertos y aeropuertos. La DGSFP añade que esta interpretación debe rechazarse ya que la exclusión sólo opera cuando haya una regulación especial, y de no existir, debe considerarse que la legislación de

---

<sup>567</sup> Así lo indica la DGSFP, en una nota fechada en abril de 2009, cuyo asunto es: contestación de AENA y Puertos del Estado a la nota de la DGSFP sobre la aplicación en determinados recintos portuarios y aeroportuarios del nuevo Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor.



tráfico se aplica en defecto de norma especial (artículo 2 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) y, por tanto, entra en juego el seguro obligatorio de automóviles. Además, la exclusión no se refiere a los puertos y aeropuertos en todo caso, sino que éstos se citan a título de ejemplo, como recintos que pueden tener normas específicas en las que no se aplique la legislación de tráfico, y por haber sido, especialmente los puertos, los que más problemas han causado en la aplicación del reglamento anterior.

La DGSFP, en definitiva, pretende que las autoridades de los recintos portuarios y aeroportuarios, administradoras de zonas que pueden estar excluidas de la legislación de tráfico, se pronunciasen al respecto, para clarificar los casos de exclusión de cobertura del seguro obligatorio.

De las respuestas dadas por las referidas autoridades, la DGSFP señala las siguientes conclusiones: i) el nuevo Reglamento del seguro obligatorio de circulación de vehículos a motor incorpora en su contenido la realidad de la coexistencia en los puertos y aeropuertos de zonas públicas y zonas restringidas, con diferente grado de acceso; ii) conforme a la contestación de AENA, en el caso de los aeropuertos, en las zonas de uso común aptas para la circulación se aplica la legislación estatal de tráfico y seguridad vial y, por tanto, en caso de accidente de circulación resultan aplicables las coberturas del seguro obligatorio de vehículos a motor. En las zonas restringidas de los aeropuertos no rige la legislación estatal de tráfico y seguridad vial; los accidentes que en ellas se produzcan no entran en el ámbito de aplicación del seguro obligatorio de vehículos a motor sino de otras coberturas como la de responsabilidad civil de la explotación o las de los seguros que los administradores puedan exigir para acceder a estos recintos; iii) de acuerdo con la nota de Puertos del Estado, el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor es de aplicación plena en todas las áreas de los puertos, sean de acceso público o restringido, siempre que no se trate de zonas expresamente excluidas de esta normativa por ser áreas en las que se realicen operaciones de transferencia de mercancías o pasajeros, debidamente señalizadas e inaccesibles sin conocimiento de esta circunstancia. Por el contrario, los desplazamientos en esas zonas acotadas de las terminales, que expresamente se determine por sus responsables o gestores, con la debida señalización y conocimiento de

los conductores que a ella accedan, no tendrán la cobertura el seguro obligatorio y, por lo tanto, procederá la contratación de un seguro de responsabilidad civil general, y iv) estas delimitaciones resultan claras y permiten simplificar la actividad de los operadores en el sentido de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor cubre los hechos producidos en las zonas que no están expresamente excluidas por ser zonas restringidas de acceso bajo control o autorización.

A partir de esta nota de la DGSFP, podemos decir que la cuestión queda aclarada y tal vez la confusión vino dada, como reconoce este órgano directivo, por incluir a modo de ejemplo a los puertos y aeropuertos. Por lo tanto, lo que se pretende es excluir del SOA a aquellos recintos o lugares en los que no rige la legislación de tráfico, por tener una normativa especial regulatoria del tráfico que se produce en esos ámbitos.

## **2.4 La utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos**

### **2.4.1. Planteamiento del problema**

No parece razonable que tenga cabida en el seguro la cobertura de los actos dolosos de los asegurados. Amparar hechos intencionados de los asegurados va en contra de la licitud de los contratos, de los principios del seguro -no existe “el alea” que es consustancial al contrato de seguro- y, además, se excluyen expresamente en las pólizas. Esta cuestión, que es pacífica en los seguros de daños y de personas en los que la relación se establece entre el asegurador y el asegurado, no lo es en los seguros de responsabilidad civil, en los que aparece un tercero, ajeno a la relación jurídica asegurador/asegurado, al que la Ley le otorga una protección especial, en virtud, sobre todo, de la posibilidad del ejercicio de la acción directa establecida en el artículo 76 de la LCS, al que en no pocas ocasiones se recurre en el ámbito circulatorio.

Al abordar esta materia, debemos referirnos a la regulación del dolo en la Ley de Contrato de Seguro. Particularmente, a la del seguro de responsabilidad civil, en el que se incluye, con regulación específica, el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, recurriendo a menudo a dicha LCS, como norma supletoria. Del

mismo modo, tampoco se entendería el tratamiento dado por la legislación y, sobre todo, por la jurisprudencia a la cobertura o no de los actos dolosos, sin el estudio de estos actos en el ámbito circulatorio. Como veremos, los primeros acuerdos de la Sala General del Tribunal Supremo sobre esta materia se refieren a asuntos derivados de la circulación de vehículos a motor.

Sin duda, por la enorme casuística que se ha producido, ha sido en el ámbito circulatorio en el que se ha desarrollado, además de una regulación específica sobre la cuestión, toda una doctrina jurisprudencial con distintos vaivenes, en ocasiones poco justificados, que ha sido trasladada a otros seguros de responsabilidad, teniendo un efecto expansivo para otras actividades: abogados, notarios, procuradores, médicos, consejeros, directivos, empresarios, etc.

Como veremos, no se puede decir que en el ámbito circulatorio exista, al menos, en la actualidad, cierta seguridad sobre si se cubren o no los actos dolosos cuando se utiliza el vehículo como instrumentos para cometer delitos dolosos.

En todo caso, respecto a los delitos contra la seguridad vial, el inciso segundo del artículo 2.3 del Reglamento del SOA indica que sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal.

Esta regulación se corresponde con el último inciso del artículo 3.3 del anterior Reglamento, adaptando su redacción a las modificaciones llevadas a cabo por la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica el Código Penal en materia de seguridad vial.

#### **2.4.2 Tratamiento de los daños doloso en la LCS**

El artículo 19 de LCS alude, al igual que el anterior, a la obligación principal que tiene el asegurador de pagar la prestación. Pero a continuación establece una sola excepción

al cumplimiento de tal obligación: el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado.

Se ha debatido por la doctrina, no sin razón, que el precepto haga referencia a una sola excepción al cumplimiento de la obligación. La mala fe del asegurado no es el único hecho, que es lo que parece dar a entender el artículo, por el que el asegurador esté exento de llevar a cabo la prestación. La LCS -en distintos artículos como el 10, 12, 15, 17, 25, 35, 44, 47 y 52- también prevé otros casos en los que cabe que el asegurador se libere de la obligación de indemnizar, generalmente, por una actuación intencionada del asegurado o tomador del seguro.

Por tal motivo, se ha dicho que el artículo 19 de la LCS no pretende regular el régimen de la obligación de pago de la prestación del asegurador, sino a determinar que el asegurador no se hará cargo de la prestación en caso de que el siniestro sea causado por mala fe del asegurado. Por tanto, siempre que se alude a este precepto se hace referencia a la inasegurabilidad del dolo, por lo que la excepción, en realidad, es el contenido y alcance de este artículo.

Estamos ante uno de los preceptos de la LCS más breves y, sin embargo, uno de los más polémicos y controvertidos de esta Ley, fundamentalmente, por su aparente contradicción con su artículo 76, que parece indicar lo contrario. En realidad, lo que se plantea es si el asegurador debe hacerse cargo de los siniestros causados intencionadamente por su asegurado o por las personas por las que éste deba responder.

Pese a la loable postura de los tribunales de tutelar los intereses de perjudicados, víctimas de delitos dolosos, cuesta pensar, sobre todo a la industria aseguradora, que tengan que abonar siniestros causados por mala fe o dolo por parte de sus asegurados<sup>568</sup>. En este sentido, dice SOTO NIETO<sup>569</sup>, autor estudioso sobre la materia y que ha

---

<sup>568</sup> ARQUILLO COLET, B., “Acción directa en el seguro de responsabilidad civil y daños dolosos de vigilantes de seguridad”, *InDret*, 2/2006, pág. 8, entiende que “el hecho de que el asegurador tenga primero el deber de indemnizar no encaja bien ni con la inasegurabilidad del dolo reconocida con carácter general en el artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro, ni con la previsión de exclusión del dolo que contienen la mayor parte de las pólizas”.

<sup>569</sup> SOTO NIETO, F., “El seguro de responsabilidad civil general y el dolo. Solución a un tema conflictivo”, *Revista Española de Seguros*, núm. 92, octubre-diciembre 1997, págs. 19 y ss.

mantenido una postura contraria a la jurisprudencia mayoritaria<sup>570</sup>, que “la aleatoriedad que es consustancial a la institución del seguro excluye de antemano la posibilidad de dar cabida en su seno a actuaciones intencionales del asegurado, como reconoce unánimemente la doctrina”<sup>571</sup>.

Sin embargo, como veremos, la jurisprudencia del Tribunal Supremo, en el seguro de responsabilidad civil, desde hace algunos años, concretamente desde los acuerdos de la Sala 2ª en Junta General de 14 de diciembre de 1994 y, sobre todo, el de 6 de marzo de 1997<sup>572</sup>, que se materializó en la conocida sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637), mantiene que dicho seguro está pensando más en tutelar los intereses del perjudicado que en los principios rectores de la institución aseguradora: *“El seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados”*<sup>573</sup>. En consecuencia se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación”<sup>574</sup>.

---

<sup>570</sup> Así se refleja en el voto particular emitido en la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637). Esta STS recogió el acuerdo de la Sala 2ª en Junta General de 14 de diciembre de 1994, sobre la cobertura por las entidades aseguradoras de los hechos dolosos ocasionados con un vehículo a motor.

<sup>571</sup> Sostiene REGLERO CAMPOS, L.F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 4ª edición, vol. I, 2008, pág. 1494, que “el seguro cubre hechos dañosos cuyo acaecimiento es ajeno a la voluntad del asegurado (aunque tenga la causa en la conducta dolosa de un tercero). La razón es bien sencilla. El fundamento de la cobertura del seguro lo constituye la existencia del interés asegurado (arts. 25 y 26 LCS). Si éste no existe al tiempo de celebrarse el contrato o desaparece de forma sobrevenida, el seguro deviene en ineficaz por falta de ese interés. Además, la conducta dolosa supone la desaparición de la aleatoriedad propia de todo contrato de seguro”.

<sup>572</sup> El acuerdo al que llegó la Sala 2ª del TS fue el siguiente: “Las Sentencias condenatorias por delitos dolosos o culposos cometidos con vehículos de motor que determinen responsabilidad civil para las víctimas, deben incluir la condena a la entidad aseguradora dentro de los límites del seguro obligatorio, siempre que el daño se haya ocasionado “con motivo de la circulación”.

<sup>573</sup> No compartía esta opinión, SOTO NIETO, F., en “La acción directa del perjudicado contra el asegurador voluntario conforme a la Ley de 1980, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 5, septiembre-octubre de 1981, pág. 458, al manifestar que “el daño que se contempla no es el que pueda incidir sobre una persona concreta, sino sobre la integridad del patrimonio del asegurado. La disminución de ese caudal por deudas de responsabilidad civil es la que interesa precaver. Se pretender no prevenir daños a terceros, sino en beneficio estabilizador de la economía del tomador”.

<sup>574</sup> Cfr. CALZADA CONDE, M.A., *El Seguro de Responsabilidad Civil*, Cizur Menor, Aranzadi, 2005, pág. 121. Sostiene que “el seguro de responsabilidad civil habría pasado de ser un seguro con la finalidad

En base a esta interpretación, se discute que esta tutela de los derechos de los perjudicados no debe ser a costa de conculcar los principios, no sólo de la institución aseguradora, sino de nuestro Derecho común. Asegurar hechos intencionados supondría un ataque a la moral y al orden público que, como principios rectores en nuestro Ordenamiento jurídico, deben presidir la validez de los contratos, en virtud de lo que establece el artículo 1.255 del CC y, además, a costa de entidades aseguradoras, cuyo objeto es bien distinto, aunque, naturalmente, en sus cálculos actuariales deberán tener presente la posición de la jurisprudencia sobre la cobertura de estos hechos.

En definitiva, se interpreta por nuestros tribunales que la no asegurabilidad del dolo, lo que excluye es que el asegurador esté obligado a indemnizar al propio asegurado por un siniestro ocasionado por la mala fe de éste. Pero no impide que el asegurador responda frente a los terceros perjudicados en el caso de que en el daño o perjuicio causado a los terceros sea debido a la conducta dolosa del asegurado o bien a un acto doloso de un tercero del que se derive responsabilidad subsidiaria para aquél. En este caso, el asegurador dispone de la facultad de repetición contra el asegurado reconocida expresamente por el artículo 76 de la LCS<sup>575</sup>.

Si nos fijamos en el derecho comparado, no existe, en líneas generales, esta polémica o contradicción que acabamos de comentar. Así, en el artículo L 113.1 del *Code des Assurances* francés se establece: “*Les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police. Toutefois, l'assureur ne répond pas des pertes et dommages provenant d'une faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré*”. (Las pérdidas y daños causados por caso fortuito o culpa del asegurado correrán a cargo del asegurador, salvo exclusión formal y limitada contenida en la póliza. Sin embargo, el

---

de proteger al asegurado a un seguro con la finalidad de proteger al tercero. El seguro de responsabilidad civil se habría socializado, pasando de una fase “egoísta” a una más social”.

<sup>575</sup> Así lo indica la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637): “El artículo 19 de la Ley de Contratos de Seguro, tiene su aplicación en las relaciones entre partes pero no afecta al derecho indemnizatorio propio y autónomo de la víctima del siniestro”.

asegurador no es responsable por pérdidas o daños provenientes de conducta intencional o dolosa del asegurado)<sup>576</sup>.

Esta regulación sería similar a nuestro artículo 19 de la LCS, pero cuando regula el seguro de responsabilidad civil, a diferencia de lo que ocurre en nuestro caso con el artículo 76, nada se dice sobre el dolo en los artículos L. 124-1 a 124-5, por lo que cabe pensar que rige con carácter general el artículo L 113.1 y, en consecuencia, el dolo no está cubierto en ningún caso, porque no se hace distinción alguna en ninguna de las modalidades aseguradoras.

En el derecho alemán, se excluye expresamente en el propio ramo de responsabilidad civil la cobertura dolosa, según el § 152 de la *Versicherungsvertragsgesetz*, en los siguientes términos: *“Der Versicherer haftet nicht, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten verantwortlich ist, widerrechtlich herbeigeführt hat”*. (El asegurador no será responsable cuando el hecho cometido por el asegurado y por el que deba responder frente al tercero haya sido causado intencionadamente)<sup>577</sup>.

En el mismo sentido, el artículo 1917, párrafo 1º del Código civil italiano dispone: *“Nell'assicurazione della responsabilità civile l'assicuratore è obbligato a tenere indenne l'assicurato di quanto questi, in conseguenza del fatto accaduto durante il tempo dell'assicurazione, deve pagare a un terzo, in dipendenza della responsabilità dedotta nel contratto. Sono esclusi i danni derivanti da fatti dolosi”*. (Por medio del seguro de responsabilidad civil, el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado por todo cuanto, como consecuencia de un hecho ocurrido durante la vigencia del contrato y de acuerdo con la cobertura prevista en el mismo, deba pagar a un tercero. Quedan excluidos los daños que deriven de hechos dolosos)<sup>578</sup>.

---

<sup>576</sup> Vid. sobre esta cuestión, YZQUIERDO TOLSADA M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., págs.31 y ss.

<sup>577</sup> Traducido por YZQUIERDO TOLSADA M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., pág. 32.

<sup>578</sup> Traducido por YZQUIERDO TOLSADA M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., pág. 32.

Lo mismo cabe decir de la mayoría de los países americanos. Así, el artículo 105 de la “Ley modelo sobre el contrato de seguros para Latinoamérica” establece que el asegurador queda liberado por el siniestro ocasionado por dolo o culpa grave del tomador, asegurado o beneficiario. En términos similares se expresa el artículo 70 de la Ley n° 17.418 de Seguros Argentina, cuando dice: *“El asegurador queda liberado si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado”*. Respecto a los seguros de responsabilidad civil, en la Exposición de Motivos de esta Ley, se indica: *“XXIX. 3. El asegurador se libera de su obligación de indemnizar cuando el asegurado provoca el hecho por su dolo o culpa grave (art. 114)”*.

El artículo 91 de la Ley del Contrato de Seguro de Perú, señala en su artículo 91, que el asegurador queda liberado si el contratante o, en su caso, el asegurado, o el tercero beneficiario, provocan el siniestro dolosamente o por culpa grave salvo pacto en contrario con relación a esta última. En sentido similar lo hacen el artículo 536 de la de Chile, la Ley de Paraguay, y otras legislaciones.

La jurisprudencia mayoritaria y la doctrina casi unánime de estos países han coincidido con lo indicado en los textos legales, respecto a la no cobertura de los hechos dolosos del asegurado<sup>579</sup>.

### **2.4.3 La inasegurabilidad de los daños causados por dolo**

La LCS, para calificar la conducta del asegurado utiliza, en su artículo 19, la expresión “mala fe”<sup>580</sup>, apartándose así de la terminología empleada en otros artículos en los que habla de “dolo” o “culpa grave”. Así lo hacía también el Proyecto de la LCS, en el que el artículo 19 disponía *“el asegurador no estará obligado al pago de la prestación si el*

---

<sup>579</sup> Vid. sobre esta cuestión, CARLOS SÁNCHEZ D., “El dolo del asegurado y su cobertura en el contrato de seguro”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, n° 1, año 51, enero de 2015, págs. 40 y ss.

<sup>580</sup> Entiende VEIGA COPO, A., *Tratado del Contrato de Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 2009, pág. 638, que “cuando el artículo 19 LCS excluye la garantía del siniestro causado por mala fe del asegurado, es obvio que al emplear esta expresión, lo hace con el propósito de despejar toda duda al respecto, pues la mala fe es el elemento caracterizador de la conducta dolosa, no de la culpa, ni aún calificada”.



*siniestro ha sido causado por dolo o culpa grave del asegurado, salvo pacto en contrario en este último supuesto. Sin embargo, subsistirá la obligación del asegurador si el siniestro es ocasionado por culpa leve del asegurado o por dolo o culpa de las personas de las que es civilmente responsable”, pretendiéndose declarar la inasegurabilidad del dolo.*

Ante las correspondientes enmiendas, la Ponencia del Congreso optó por sustituir la palabra “dolo” por “mala fe”, principalmente, por el temor que había, entiendo que por el sector asegurador<sup>581</sup>, de que el dolo se identificase sólo con el dolo penal y, por tanto, sólo se exonerarían en esos casos y no en otros supuestos no delictivos, aunque sí intencionados<sup>582</sup>.

En cualquier caso, la expresión “mala fe” es equiparable al dolo, en su acepción más amplia, en la que se incluye también el dolo civil, expresado como la intención maliciosa de causar un daño contrario a derecho<sup>583</sup>, un daño antijurídico<sup>584</sup>.

La sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 1 de octubre de 1994 (RJ 1994/7440), establece la inasegurabilidad de la mala fe, entendida en un doble aspecto:

---

<sup>581</sup> Así lo dice SÁNCHEZ CALERO, F., *Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, junio 2005, pág. 352.

<sup>582</sup> En el Anteproyecto de Código Mercantil, presentado en junio de 2014, vuelve a hablar de dolo en el artículo 581-18, que regula la excepción al pago de la indemnización por parte del asegurado. Así, en el párrafo 1º indica que “el asegurador no estará obligado al pago de la indemnización si el siniestro ha sido causado por dolo del asegurado”.

<sup>583</sup> Lo relevante, dice SÁNCHEZ CALERO, F., *Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 e octubre...*, op. cit., pág. 352, es que “ha de tratarse de un acto consciente y voluntario del asegurado, que quiere que se produzca el siniestro. Ha de ser un acto intencional y malicioso del asegurado”.

<sup>584</sup> La STS (Sala 1ª) de 20 de julio de 2005 (RJ 2005/5099), equipara la mala fe con el dolo, que a su vez puede provenir de un delito o de un acto ilícito o mala fe: “No cabe duda alguna de que el artículo 1º LCS obliga al asegurador a indemnizar a los perjudicados por el daño sufrido cuando se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura, «dentro de los límites pactados» (lo que obliga, en todo caso, a dar cumplimiento a las condiciones de la póliza, en cuanto deban aplicarse), y que el 19 exime al asegurador de dicho pago, «en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado» (mala fe, en la que, indudablemente, hay que incluir el acto realizado con dolo por el asegurado, con lo que se excluirían, en principio, las consecuencias civiles, no asegurables, de los actos delictivos cometidos por dicho asegurado), pero hay que tener muy en cuenta que dichos preceptos son generales (incluidos en el Título I de la Ley reguladora), aplicables, inicialmente, a todas las clases de seguros, y por lo tanto, con la salvedad de lo que al respecto se diga para algún tipo o clase específico de seguro, de los que la Ley citada regula en sus apartados propios de ellos. Indudablemente (y los seguros de robo y especialmente el de incendio, serían un exponente claro de la aplicación de esa regla), no se pueden asegurar los propios delitos cometidos por el tomador del seguro, como propio asegurado, en cuanto el dolo va unido a, o está formado por, la intención de obtener una ganancia o beneficio a través del delito o acto ilícito o de mala fe, producido, y ello con evidente perjuicio, a través del engaño o la superchería, para el asegurador”.

*“Consecuencia de ello es que en su interpretación la más generalizada doctrina limite la inasegurabilidad de esa «mala fe» no ya sólo en su aspecto subjetivo (la conducta del asegurado omitiendo toda referencia al tomador del seguro), sino también en el objetivo, al proyectar dicha conducta sobre la causa originadora del siniestro en lugar de sobre el resultado (artículo 17.4)”.*

En el mismo sentido, citando la sentencia anterior, se pronuncia la STS (Sala 1ª), de 9 de junio de 2006 (RJ 2006\8202), en que el asegurado de dos seguros de accidentes fallece como consecuencia de que, al huir de la Guardia Civil, gira en dirección contraria y colisiona con un vehículo que circulaba correctamente. El alto tribunal, al igual que lo hicieron las sentencias de instancia, desestima las pretensiones de su esposa, beneficiaria de ambos seguros, al entender que ha existido mala fe en la conducta del asegurado. Para la sentencia *“puede decirse que el término “mala fe” usado por el artículo 19 LCS, lo relevante es que ha de tratarse de un acto consciente y voluntario del asegurado. Ha de ser un acto intencional y malicioso del asegurado”.*

Sobre lo que debe entenderse por mala fe existe una amplia jurisprudencia en supuestos del seguro de retirada del permiso de conducir cuando se produce tras la condena al asegurado por un delito contra la seguridad en el tráfico, generalmente, por la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. En estos casos, las aseguradoras rechazan las pretensiones de cobro del correspondiente subsidio por parte de los asegurados, alegando la mala fe de los mismos en la producción de los siniestros.

Aunque algunas sentencias entienden que estamos en presencia, en casos de exclusión por alcoholemia, de cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados y, por tanto, sólo las admiten si cumplen con los requisitos del artículo 3 de la LCS; otras, en cambio, en nuestra opinión, más acertadamente, sobre todo cuando el asegurado ha sido condenado por un delito contra la seguridad en el tráfico, entienden que estamos ante un actuación maliciosa del mismo, siendo de aplicación el artículo 19 de la LCS.

Este es el caso enjuiciado en la sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla (Sección 5ª) de 17 de abril de 2006 (JUR 2006/262656), en el que el actor, que reclamaba a la entidad aseguradora las cantidades correspondientes al subsidio derivado de la pérdida

del permiso de conducir, tras desestimarse sus pretensiones en primera instancia, recurre la sentencia alegando en esencia que cuando un asegurado conduce un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando se haya asegurado la retirada del permiso de conducir, sólo incurre en mala fe con respecto al seguro concertado en el supuesto de que tal conducta sea a propósito para verse privado del carné de conducir y obtener la prestación concertada para ese caso. Sin embargo, la Audiencia, que confirma la sentencia de instancia, entiende que estamos ante un supuesto de no cobertura por mala fe del asegurado, en los siguientes términos: *“Evidentemente, no puede considerarse mala fe del asegurado la mera infracción de normas administrativas en la conducción de vehículos, ni siquiera las relativas al consumo de alcohol. Tampoco puede presumirse la existencia de mala fe aunque la conducta sea calificada de delictiva, por cuanto que la peligrosidad de la circulación de vehículos de motor puede llevar a la comisión de errores o equivocaciones producto de la imprevisión humana que tengan graves consecuencias. Ahora bien, cuando la infracción ha merecido la calificación en la jurisdicción penal de un delito doloso contra la seguridad del tráfico, ha de considerarse acreditado que el demandado conducía un vehículo de motor a pesar de ser necesariamente consciente de que el alcohol ingerido había disminuido gravemente su capacidad para conducir, lo que sin duda alguna supone una elevación notoria del riesgo normal de incurrir en una sanción grave de privación del permiso de conducir que no estaba expresamente prevista en el contrato. Esta conducta del demandante es contraria a los más elementales imperativos éticos de la conciencia social y por ende a la buena fe contractual, que impone al asegurado no someter a riesgos desproporcionados y exorbitantes lo que es objeto del seguro, por lo que nunca puede entenderse cubierta salvo que se prevea específicamente. En definitiva, la mala fe contractual existe cuando el asegurado de forma consciente y voluntaria realiza una conducta reprochable socialmente, en este caso tan reprochable que es sancionada penalmente, no prevista expresamente en el contrato y que incrementa desproporcionadamente y fuera de los límites que han de considerarse normales el riesgo objeto de cobertura, revelando tal conducta una falta de lealtad contractual en el cumplimiento de sus obligaciones que libera a la compañía aseguradora de su deber de pagar la prestación a tenor del artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro”*.

No obstante, hay opiniones en contra de esta hipótesis que entienden que, en todo caso, se debe hacer una interpretación restrictiva del concepto de mala fe en determinados tipos de seguros. De este modo, consideran que hacer un análisis como el indicado desnaturaliza el seguro de retirada del carné de conducir, dejándolo vacío de contenido, porque necesariamente el siniestro va a conllevar una actuación dolosa del asegurado, ya sea mediante una sanción administrativa o penal. Por tanto, en este caso, la exclusión, si cabe, sería una cláusula limitativa de los derechos del asegurado y, en consecuencia, debería estar sometida a los requisitos establecidos en el artículo 3 de la LCS.

Ésta es precisamente la posición que mantiene el alto tribunal en la STS (Sala 1ª), de 7 julio de 2006 (RJ 2006\6523). En este caso, el asegurado de un seguro de accidentes falleció al invadir con su vehículo el carril contrario y colisionar con otro que circulaba correctamente. La autopsia reveló que la concentración de alcohol etílico en sangre del conductor asegurado, en el momento del siniestro, era de 2,7 gr./l.

La Sala indica las dos posiciones sostenidas por las AAPP sobre esta cuestión. Por una lado, la que acepta que la exclusión del accidente en tales circunstancias tiene validez cuando figura una cláusula que, como limitativa de los derechos del asegurado, aparece resaltada y específicamente aceptada por éste y, por otro, la que rechaza que el siniestro, aún cuando no figure válidamente en la póliza ninguna de dichas cláusulas, no se halla bajo la cobertura del contrato de seguro, por aplicación del artículo 19 de la LCS, que excluye los siniestros causados por mala fe del asegurado. En la argumentación, tendente a sustentar esta última tesis, suele aludirse al hecho de que la conducción en contra de lo prevenido en la Ley o incurriendo en conductas penalmente castigadas, implica un hecho intencional que no puede ser objeto de cobertura por el contrato de seguro, pues el que actúa bajo la influencia de bebidas alcohólicas es consciente de que infringe el Ordenamiento jurídico aunque el resultado dañoso no sea querido. Tampoco es infrecuente hacer referencia a la gran sensibilidad social existente en la actualidad en relación con los accidentes de circulación causados por conductores que superan la tasa de alcoholemia legalmente permitida.

El Tribunal Supremo, que se decanta por la primera tesis, hace un análisis exhaustivo de cómo debe interpretarse el artículo 19 de la LCS, haciendo referencia, en particular, a los siniestros en los que los asegurados superan las tasas de alcoholemia legalmente establecidas: *“La intencionalidad que exige la LCS para que concurra esta exclusión no se refiere en abstracto a cualquier conducta de la que se siga el resultado del siniestro, sino a la causación o provocación de éste. Admitir que, por principio, todo resultado derivado de una conducta tipificada como delictiva, aunque se trate de figuras de riesgo, no puede ser objeto de aseguramiento (dado que la exclusión de los supuestos de mala fe del asegurado responde a razones de moralidad del contrato ligadas a la licitud de su causa) no es compatible, desde el punto de vista lógico-formal, con el principio de libre autonomía de la voluntad que rige en esta materia contractual; y, desde una perspectiva lógico-material, no soporta una verificación del argumento cuando se contrasta con sus consecuencias desproporcionadas y contradictorias en relación con el ámbito usual del contrato de seguro y con el contenido que le asigna la Ley en diversas modalidades obligatorias relacionadas con actividades susceptibles de causar accidentes”*.

Por otro lado, la jurisprudencia considera que la mala fe no se presume, sino que tiene que ser probada por la entidad aseguradora que la alega, para liberarse de cumplir su prestación. Así lo indica la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 7 de noviembre de 1997 (RJ 1997/7936), en un supuesto de robo en el que la aseguradora invocaba que fue el asegurado el que provocó la sustracción: *“La mala fe no se presume, sino que debe ser examinada y apreciada por el Tribunal de Apelación, y exige e impone la carga de la correspondiente prueba a cuenta de la entidad aseguradora, lo que aquí no ha sucedido, pues no se cumple tal exigencia con aportación de simples insinuaciones y sospechas, que es la actividad procesal llevada a cabo por la recurrida y menos al no quedar acreditado y consolidado como hecho firme que el asegurado fuera el que provocó o llevó a cabo la sustracción denunciada”*.

En supuestos similares, que se dan con relativa frecuencia, en los que las entidades aseguradoras alegan la simulación de un siniestro, ésta es también la posición que han mantenido las Audiencias Provinciales, como puede verse en la SAP de las Palmas (Sección 5ª) de 7 de junio de 2005 (JUR 2005/87011), la SAP de Tarragona (Sección 1ª)

de 16 de marzo de 2004 (JUR 2004/155691), o la SAP de Murcia de 17 de octubre de 2003 (JUR 2003/276571).

Se dice también que no es suficiente la intencionalidad del sujeto, aspecto subjetivo, sino que debe proyectarse sobre la producción del siniestro, como lo explica la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 5 de julio de 1990 (RJ 1990/5776): *“La buena o mala fe en el actuar del asegurado necesariamente ha de conectarse con la producción del evento o siniestro de que se trata, de modo que si éste no está probado queda en suspenso o mera hipótesis la valoración que en este otro motivo se pretende, distorsionando además el recurrente el sentido y alcance de la casación, habida cuenta que la estimación de buena o mala fe es una cuestión de hecho reservada a la apreciación potestativa de los tribunales de instancia, que ha de prevalecer siempre que no resulte ilógica o manifiestamente equivocada, todo ello en la medida en que la buena fe (o, en su caso, la mala fe) es un concepto jurídico que se apoya en la valoración de una conducta deducida de unos hechos. Procede, en consecuencia, la desestimación de los dos motivos en que ha quedado concretado el presente recurso, tras el rechazo del primero formulado al amparo del nº 4 del artículo 1692 de la L.E.C”*.

Asimismo, la inasegurabilidad de los actos intencionados es consustancial al contrato de seguro, en el que “el alea”, como elemento sobre el que gira la institución aseguradora, es ajeno a la voluntad e intencionalidad del asegurado. No se pueden asegurar hechos que dependan de la voluntad de la persona, pues lo que caracteriza el seguro es precisamente la incertidumbre del “evento cuyo riesgo es objeto de cobertura”, tal como señala el artículo 1 de la LCS.

Así se deduce del articulado de la LCS y, sobre todo, del artículo 19 de la LCS, que establece la exclusión de los daños intencionados, tal como sostiene la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 8 de junio de 1999 (RJ 1999/4102). Este artículo, situado en la Sección Tercera del Título Primero, es aplicable a todas las modalidades de seguro y no sólo, como estamos viendo, a los seguros de daños propios<sup>585</sup>. Además, asegurar

---

<sup>585</sup> En esta línea, la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 27 de noviembre de 1989 (RJ 1989/9326), indica que sólo es asegurable la culpa, ya sea grave o leve, pero nunca el dolo: “en relación

conductas intencionadas iría en contra de la moral y del orden público, como puso de manifiesto la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 14 de marzo de 1991 (RJ 1991/2139): *“Es indudable que las excepciones establecidas en los arts. 19 y 48 de la LCS responden a una exigencia esencial del contrato de seguro. Asegurar los siniestros causados por dolo o mala fe sería contrario al orden público (vid. artículo 1255 del Código Civil)”*.

Sin embargo, como ya hemos advertido, desde 1997, tras la conocida sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637), el alto tribunal ha mantenido que la inasegurabilidad del dolo sólo es aplicable al propio asegurado cuando el siniestro ha sido causado intencionadamente. Pero no es oponible, en cambio, al perjudicado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 76 de la LCS. Así lo expone con claridad la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 11 de marzo de 2002 (RJ 2002/6891): *“Se dice que la tesis que sostiene la negativa absoluta a que el seguro de responsabilidad civil pueda indemnizar a las víctimas de siniestros ocasionados en el ámbito de la cobertura del seguro, pero derivados de una acción dolosa del causante del daño (que puede ser, o no, el asegurado) se fundamenta en el denominado principio de no asegurabilidad del dolo, que se considera un principio inminente al derecho especial de seguros. Este principio no aparece explicitado en el Ordenamiento positivo español, pero los partidarios de su vigencia lo incardinan en el artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro (Ley 50/1980, de 8 de octubre) que establece que «El asegurador estará obligado al pago de la prestación, salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por la mala fe del asegurado»”*.

Como hemos señalado, para que el asegurador se libere de cumplir la prestación es necesario que el evento haya sido causado por mala fe del asegurado, entendida ésta como equiparable al dolo y no sólo al dolo penal, sino al dolo tal y como ha sido

---

con esta cuestión, es preciso tener en cuenta que, según establece el artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro, «el asegurador estará obligado al pago de la prestación salvo en el supuesto de que el siniestro haya sido causado por mala fe del asegurado». De ello cabe concluir que es asegurable la culpa del asegurado -sea grave o leve-, y que, por ende, en estos supuestos quedará obligada la entidad aseguradora (vid. artículo 73 de la Ley de Contrato de Seguro). Es decir que únicamente quedan fuera del ámbito potencial del contrato de seguro de responsabilidad civil la responsabilidad penal propiamente dicha y la civil «derivada de hechos dolosos».

elaborado por la doctrina civilista. Por tanto, la conducta del asegurado requiere un acto consciente, voluntario y antijurídico<sup>586</sup>.

La cuestión que debemos plantearnos es si el artículo 19 de la LCS se refiere sólo al asegurado y, por tanto, los hechos intencionados de otras personas, como el tomador o el beneficiario, no liberarían a las aseguradoras o, por el contrario, la referencia al asegurado hay que entenderla de una forma amplia. La doctrina se ha inclinado por una interpretación literal del precepto, pues cuando la Ley ha querido referirse a otros sujetos, lo ha hecho, como por ejemplo, en el seguro de vida o de accidentes, en los que el beneficiario pierde su derecho a la prestación cuando haya causado dolosamente la muerte o el accidente del asegurado<sup>587</sup>.

La sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 31 de marzo de 2004 (RJ 2004/2071), nos proporciona un ejemplo de la postura indicada. En este caso, el tomador del seguro, que era arrendatario de una nave, provoca un incendio en el que se causan daños en su maquinaria y en la nave, que era propiedad del arrendador. La sentencia sostiene que los daños ocasionados en su maquinaria no son indemnizables, al ser causante del incendio y asegurado. Sin embargo, los daños en la nave sí deben ser indemnizados por la aseguradora porque el titular del interés asegurado, en este caso, es el arrendador, que es el propietario de la nave y los daños fueron causados por el tomador.

Por otro lado, debemos preguntarnos si lo establecido en el artículo 19 de la LCS, afecta también a las personas por las que el asegurado debe responder. Por tanto, en el supuesto en el que éstas causen un siniestro de forma maliciosa, la aseguradora quedaría también exonerada de cumplir con su prestación. Existe unanimidad., tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, en que el artículo 19 de la LCS sólo se refiere al

---

<sup>586</sup> La sentencia de la Audiencia Provincial de León (Sección 1ª) de 11 de octubre de 2002 (JUR 2002/6214), nos define el dolo civil como "... todo artificio, engaño o fraude que induce a error en otra persona realizando un acto que de otro modo no habría consentido. Se distingue por la doctrina entre dolo causante y dolo incidental, siendo el primero realmente transcendente a la hora de valorar la eficacia o no de los negocios jurídicos. Como requisitos del dolo se pueden clasificar los siguientes: 1º) La existencia del engaño producido por cualquier medio. 2º) La intención de producir engaño. 3º) La influencia del engaño de manera determinante sobre el negocio jurídico. Al dolo se refiere el Código Civil, en varios preceptos (artículo 673, 1.265, 1.269 y 1.270), siendo un hecho pacífico que el dolo da lugar a la nulidad del acto o contrato, salvo que sea incidental".

<sup>587</sup> Así lo entiende también la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 1 de octubre de 1994 (RJ 1994/7440), que declara que la mala fe, en su aspecto subjetivo, se limita al asegurado porque el precepto omite toda referencia al tomador del seguro.



asegurado y no a otras personas por las que éste deba responder<sup>588</sup>, por lo que los actos dolosos de éstos deben ser asumidos por las aseguradoras<sup>589</sup>.

Con cierta frecuencia, se producen hechos delictivos por parte de los dependientes, generalmente asalariados, que están fuera de sus funciones, bien porque no ocurren en el lugar de trabajo, bien porque se extralimitan en las mismas. En estos casos, la jurisprudencia no duda en condenar como responsables civiles directas, en virtud del artículo 117 del CP, a las entidades aseguradoras que cubren la responsabilidad civil del empleador que, a su vez, es condenado como responsable civil subsidiario. El argumento, normalmente, se basa en la culpa “*in iligendo*” o “*in vigilando*”. Así ocurrió en el supuesto analizado en la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 17 de octubre de 2000 (RJ 2000/9152), en el que un socio trabajador de una cooperativa cuyo objeto era el cuidado de niños, fue condenado por un delito de abusos deshonestos, condenando también como responsable civil subsidiaria a la cooperativa y a su compañía aseguradora como responsable civil directa: *“La asegurada ha sido declarada responsable civil subsidiaria en base a unos hechos realizados por un trabajador dependiente de la misma en el ámbito de su actividad laboral propia, concurriendo por su parte acción u omisión culposa o negligente consistente en error «in vigilando» o «in iligendo», sirviendo precisamente la póliza otorgada como medio de cobertura de la responsabilidad civil declarada frente a la misma, siguiéndose por*

---

<sup>588</sup> La vigente LCS no hace referencia a la cobertura de la aseguradora de los hechos dolosos por parte de las personas por las que deba responder el asegurado. Sin embargo, consciente del problema, el Anteproyecto de Código Mercantil, presentado en junio de 2014, en el artículo 581-18, que regula la excepción al pago de la indemnización por parte del asegurador, indica en su párrafo 2º, que: “sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, subsistirá la obligación del asegurador de pago de la prestación si el siniestro ha sido causado por dolo de las personas de las que es civilmente responsable el asegurado”.

<sup>589</sup> Así lo establece la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 2ª) de 9 de abril de 2001 (JUR 2001/209892), que fue confirmada por la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 28 de marzo de 2003 (RJ 2003/2692), al establecer lo siguiente: “dejando al margen la alegación de que en todo caso las lesiones dolosas llevadas a cabo por el acusado no estarían cubiertas por la póliza de responsabilidad civil en base a lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro por carecer de fundamento jurídico en cuanto en dicho artículo se alude a la “mala fe del asegurado” y el asegurado lo era en el supuesto de autos la Discoteca Ecologic y no Juan N.B.”.

En idéntico sentido se regula en el Anteproyecto de Código Mercantil, presentado en junio de 2014, al disponerse en el artículo 581-18: “1. El asegurador no estará obligado al pago de la indemnización si el siniestro ha sido causado por dolo del asegurado. 2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, subsistirá la obligación del asegurador de pago de la prestación si el siniestro ha sido causado por dolo de las personas de las que es civilmente responsable el asegurado”.

*ello la adecuación del riesgo producido a las condiciones pactadas en el contrato de seguro de responsabilidad civil”.*

Una argumentación similar nos la proporciona la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 20 de julio de 2005 (RJ 2005/5099), en un caso en el que se produce un doble asesinato por parte de un vigilante jurado en un lugar alejado en 1240 metros de la cantera en la que tenía encomendadas sus labores de vigilancia, en el que la compañía aseguradora defendía, entre otras cosas, que el suceso ocurrió fuera de su ámbito laboral.

Por otro lado, no basta con la intencionalidad del sujeto, sino que ésta debe proyectarse sobre el siniestro. Debe de haber, por tanto, relación de causalidad entre la actuación dolosa del asegurado y el siniestro. Así lo dispone la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 1 de octubre de 1994 (RJ 1994/7440), cuando dice que la conducta del asegurado debe proyectarse “sobre la causa originadora del siniestro en lugar de sobre el resultado” o la STS (Sala 1ª) de 5 de julio de 1990 (RJ 1990/5776), que establece que *“la buena o mala fe en el actuar del asegurado necesariamente ha de conectarse con la producción del evento o siniestro de que se trata, de modo que si éste no está probado queda en suspenso o mera hipótesis la valoración que en este otro motivo se pretende”*.

Corresponde a la entidad aseguradora la carga de la prueba de que el siniestro ha sido causado por mala fe del asegurado, rechazándose, en general, la prueba de presunciones. Así lo establece la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 7 de noviembre de 1997 (RJ 1997/7936), al decir que *“la mala fe no se presume, sino que debe ser examinada y apreciada por el Tribunal, y exige e impone la carga de la correspondiente prueba a cuenta de la entidad aseguradora”*.

Por tanto, sólo cuando el asegurador acredite la mala fe del asegurado y que tal actuación del asegurado ha provocado intencionada y maliciosamente el siniestro, el asegurador no estará obligado al pago de la prestación. Esto, en sentido estricto es así, no porque se libere de su obligación, sino porque el derecho de crédito del asegurado, en tales supuestos, no ha surgido, hecho que al ser impositivo ha de ser probado por el asegurador, tal como ya hemos señalado.

#### 2.4.4 El dolo y los seguros de responsabilidad civil. Especial referencia al ámbito circulatorio

Ya nos hemos referido a la aparente contradicción que existe entre los artículos 19 y 76 de la LCS, pues, mientras que por el primero, no tienen cabida dentro del seguro los hechos maliciosos del asegurado; el segundo, en cambio, permite al perjudicado el ejercicio de la acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la prestación, “*sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero*”.

La polémica se ha decantado por entender que, al menos, en el seguro de responsabilidad civil<sup>590</sup>, las aseguradoras deben hacerse cargo de las consecuencias derivadas de los hechos dolosos de los asegurados o de las personas por las que respondan, no pudiendo oponer al perjudicado la *exceptio doli*<sup>591</sup>. Se trata, pues, de proteger a las víctimas, permitiéndoles no sólo el ejercicio de la acción directa, sino la posibilidad de ser indemnizados por las entidades aseguradoras por hechos dolosos de los asegurados<sup>592</sup>, a las que sólo se les permite la acción de repetición contra los

---

<sup>590</sup> Sobre esta cuestión, vid. MAZA MARTÍN, J.M., “jurisprudencia del dolo en siniestros de responsabilidad civil”, *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre de 2009.

<sup>591</sup> Cfr. HEBRERO ALVÁREZ, J.I., “Comentarios a los aspectos civiles y aseguradores de la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de mayo de 2007 (caso del anestesista Maeso)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007, pág. 5 y ss. Indica que no se aceptó por el tribunal la “*exceptio doli*” o inasegurabilidad del dolo, que las defensas de las aseguradoras de responsabilidad civil habían planteado. Para este autor, “en cualquier relación contractual se impone el principio general de la buena fe. Ésta no es más que un modelo o un arquetipo de conducta social; una norma de conducta. Y como acertadamente se apunta a menudo, esta norma que impone un comportamiento de buena fe en la vida jurídica es un principio general del derecho. La buena fe inspira el Ordenamiento jurídico. Por ello, las pólizas de seguro españolas excluyen aquellos siniestros ocasionados voluntaria e intencionadamente por el propio asegurado, ya que el dolo excluido es un hecho voluntario e ilícito, que tiene como propósito provocar un evento que apareje, como necesaria consecuencia, un perjuicio propio o a terceros, pero que no requiere necesariamente la intención de causar daño al asegurador, o la de obtener provecho en favor del agente doloso, pues en este caso nos hallaríamos ante una estafa, y sí, en cambio, la intención importa el conocimiento de que al provocarlo ponía en juego la garantía prometida por el asegurador. El contrato de seguro tiene sus pilares en la buena fe, como todos los contratos, sólo que el seguro es en más alto grado, uberrima fidei, lo que tiene un fundamento extensible en la intangibilidad de la mercancía que constituye su objeto y en la imprecisa consistencia de los elementos que se utilizan para regular el precio de ella”.

<sup>592</sup> Señala REGLERO CAMPOS, L.F., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 4ª edición, vol. I, 2008, pág. 1490, que, “por regla general, la jurisprudencia se ha mostrado muy reacia a admitir la “*exceptio doli*” en las reclamaciones contra el asegurador de responsabilidad civil”.

mismos. El profesor YZQUIERDO TOLSADA<sup>593</sup>, reconoce que la acción directa otorga a la víctima un derecho propio que no deriva del contrato. Por tanto, no se ve afectado por las exclusiones de cobertura, entendiendo que al asegurador sólo le queda ejercitar, en tales casos, la vía de regreso, y que ése es su riesgo de empresa: que en el regreso el asegurado demandado resulte insolvente.

Pese a que hasta hace pocos años la cuestión era pacífica, al menos en lo que a la jurisprudencia del Tribunal Supremo se refiere (no sólo de la Sala 2ª, que por razones obvias ha tratado con más profundidad el asunto, sino también la 1ª, como muestra la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 1ª) de 20 de julio de 2005 (RJ 2005/5099), que acoge como suyos los argumentos de la Sala 2ª), ha habido voces discrepantes de esta posición, entre las que destacamos la de SOTO NIETO<sup>594</sup>, que ha sostenido en múltiples trabajos sobre la materia, que no pueden tener cabida dentro del seguro los hechos intencionados del asegurado<sup>595</sup>. El siniestro, dice, *“ha de provenir de eventos aleatorios, nunca voluntarios conforme a un obrar consciente y potestativo, (...) el azar del acaecer siniestral con que se cuenta en el seguro de responsabilidad civil cae por tierra en el hecho doloso”*. También ha mantenido esta posición en distintas resoluciones judiciales del Tribunal Supremo, de las que extraemos un fragmento de su voto particular emitido en la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637), que, como hemos dicho, supuso un cambio en la doctrina del alto tribunal, que perdura en la actualidad. En dicho voto particular explica el alcance que se le debe dar al artículo 76 de la LCS: *“los preceptos citados -artículo 76 LCS y artículo 7, a) de la Ley 30/1995- han de ser entendidos en función de una reclamación normal de víctima o perjudicado frente al asegurador, inexistente pronunciamiento judicial que conceptúe la conducta del asegurado como obediente a un propósito de atentar contra la vida, la integridad o los bienes de un tercero. Aun estos hechos de*

---

<sup>593</sup> Vid. YZQUIERDO TOLSADA, M., *Aspectos civiles del nuevo Código Penal*, Dykinson, 1997, pág. 210.

<sup>594</sup> Cfr. REGLERO CAMPOS, L.F., “Los daños dolosos y el hecho (o accidente) de la circulación” (Notas a la Sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 8 de mayo de 2007), *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007, pág. 48. A juicio del autor, “seguramente sea SOTO NIETO el más firme defensor de la exclusión de este tipo de daños de la cobertura de esta modalidad asegurativa, y así lo ha manifestado en numerosas ocasiones: Responsabilidad civil (1989), págs. 115 y ss. DJ 81 (1994), pág. 261; *La Ley*, núms. 4312 y 4313 (18 y 19 junio 1997); RES 92 (1997), pág. 19; *La Ley* 2001-2, págs. 1714 y ss. *La Ley* 2000-4, págs. 1553 y ss. RES 106 (2001), pg. 309, entre otras”.

<sup>595</sup> El último de ellos, publicado recientemente en el “*Diario La Ley*”, Nº 7872, Sección Doctrina, el 4 de junio de 2012, bajo el título: “Daños originados por actuación dolosa del asegurado. Doctrina prevalente sobre el dictado de responsabilidad asignable a la compañía aseguradora”.

*dolosa gestación suelen revestirse de aparentes siniestros fortuitos o producto de un proceder descuidado o negligente. El asegurador se ve obligado a atender la pretensión del tercero afectado, sin perjuicio de que, ulteriormente, desvelado el actuar doloso criminal del conductor causante, pueda repetir contra el mismo. No quiere el legislador que se dilate la protección en supuestos no definidos como resultado de una infracción delictual dolosa. Supuesto bien distinto del de la condena del conductor del vehículo como reo de un delito de homicidio, lesiones o daño a título de dolo. Condenar en la propia sentencia a la compañía aseguradora al pago de la indemnización impuesta choca con los esquemas propios del seguro de responsabilidad civil”.*

Hemos indicado la incidencia que ha tenido la configuración de la acción directa del artículo 76 de la LCS en el devenir del artículo 19 de la LCS, en cuanto a la interpretación que se ha hecho por nuestro Tribunal Supremo de la inasegurabilidad del dolo. Del mismo modo, debemos señalar que en las distintas posiciones que se han ido manteniendo en cuanto a la cobertura o no por parte de las aseguradoras de los hechos dolosos de sus asegurados, siempre ha estado latente la responsabilidad derivada de la circulación de vehículos a motor, por su extensa regulación y por su casuística, trasladándose los criterios adoptados a otros seguros de responsabilidad civil previstos para otras actividades.

El Tribunal Supremo ha mantenido sobre esta cuestión una postura sinuosa y zigzagueante<sup>596</sup>. Por ello, nos vamos a referir a continuación a las distintas etapas en las que se han sostenido diferentes posiciones.

#### **2.4.4.1 Situación anterior a la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de mayo de 1997**

En los inicios de la regulación del SOA, a partir de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 3787/1964, de 19 de

---

<sup>596</sup> A esta expresión se refiere el Magistrado MAZA MARTÍN, en su voto particular a la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en contra de la asunción por parte de las aseguradoras de los hechos dolosos de su asegurado, al señalar: “Curioso ejemplo, en definitiva, de deambular “sinuoso”, en expresión de la propia recurrente, culminado hasta la fecha por la Resolución a la que este Voto se adjunta...”

diciembre, no hubo dudas por la doctrina y la jurisprudencia sobre la exclusión de los hechos dolosos derivados del uso del vehículo ni de su cobertura por parte del seguro. El artículo 21 b) del Reglamento excluía expresamente de la cobertura del seguro, cuando el hecho sea constitutivo de delito o falta dolosos, no tipificados en la Ley de uso y circulación de vehículos a motor<sup>597</sup>.

Se puede decir que hasta la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 29 de mayo 1997 (RJ 1997/3637), este Tribunal, salvo excepciones, como las SSTS (Sala 2ª) de 12 de noviembre de 1994 (RJ 1994/8917)<sup>598</sup> y 21 de noviembre de 1994 (RJ 1994/9213), mantenía que los hechos dolosos no tenían cabida dentro del seguro de responsabilidad<sup>599</sup>.

Sirva como ejemplo la STS (Sala 2ª) de 10 de julio de 1995 (RJ 1995/5438), que, además, analizaba un supuesto de cobertura dentro del Seguro Obligatorio de Automóviles: *“En el seguro obligatorio estas características de objetivación se acentúan, pero sin llegar a anular la autonomía (limitada eso sí) de los contratantes y los hechos dolosos no pueden ser previstos en ningún contrato como causa de obligatoriedad o subrogación del asegurador en la responsabilidad civil del delito de ese carácter, pues no se puede garantizar la realización de un acto ilícito. Aunque en la doctrina científica no falten opiniones discrepantes por lo que toca al seguro obligatorio, en la jurisprudencia de esta Sala ha prevalecido la posición contractualista, excluyente de los hechos dolosos. Y, precisamente, porque el Consorcio se subroga en la posición del asegurador privado, no cabe otra obligación”*.

#### **2.4.4.2 La Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de mayo de 1997**

---

<sup>597</sup> Esta previsión desapareció en el siguiente Reglamento del SOA, aprobado por el RD 2641/2006, de 30 de diciembre.

<sup>598</sup> Esta sentencia fundamenta la cobertura de los hechos dolosos, precisando, que “el mismo dato de que el artículo 76 prevea la posibilidad de la repetición es revelador de que ha habido obligación legal y su pago por el asegurador, si no tal previsión sería ociosa”.

<sup>599</sup> Pueden citarse las SSTS de 27 de Marzo (RJ 1989\2195), 27 de Noviembre (RJ 1990\788) y 22 de Diciembre de 1989 (RJ 1990\923), 14 de Marzo de 1991 (RJ 1991\2139), 8 de Julio de 1992 (RJ 1992\6782) y 10 de Julio de 1995 (RJ 1995\5438), que mantenían la no cobertura por parte del seguro de los hechos dolosos.

Sin embargo, esta cuestión fue estudiada y resuelta por la Sala Segunda del Tribunal Supremo tras los acuerdos adoptados por los plenos no jurisdiccionales de 14 de diciembre de 1994<sup>600</sup> y 6 de marzo de 1997, habiéndose aprobado en este último que las sentencias condenatorias por delitos dolosos o culposos cometidos con vehículo de motor que determinen responsabilidad civil para las víctimas, deben incluir la condena a la entidad aseguradora dentro de los límites del seguro obligatorio, siempre que el daño se haya ocasionado con motivo de la circulación.

Este acuerdo fue reflejado en la conocida sentencia de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997\3637) -que supuso un antes y un después sobre esta materia<sup>601</sup>-, casando la sentencia de la Audiencia Provincial de Córdoba, que absolvía a la aseguradora, dando la razón a los recurrentes, que pretendían su condena, en virtud de lo indicado en el artículo 76 de la LCS. Esta sentencia contó con el voto particular del Magistrado Soto Nieto, con la adhesión del Magistrado Manzanares Samaniego.

Esta resolución considera que el SOA no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia, se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación.

En cuanto a la consideración de que el derecho de repetición establecido en el artículo 76 de la LCS se refiere a que hubo un pago indebido por parte de la aseguradora<sup>602</sup>, antes de conocer la actuación dolosa de su asegurado, la Sala sostiene que si el seguro obligatorio no diese cobertura a estos casos, y el asegurador hubiese pagado

---

<sup>600</sup> La sesión de 14 de diciembre de 1994, donde se debatió sobre la cobertura o no de los hechos dolosos por parte del seguro, acabó sin acuerdo.

<sup>601</sup> Así lo indica YZQUIERDO TOLSADA, M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., pág. 60.

<sup>602</sup> Este era el argumento mantenido por el Magistrado Soto Nieto en su voto particular: “Los artículos 76 de la LCS y 7 a) de la LRCSCVM, han de ser entendidos en función de una reclamación normal de víctima o perjudicado frente al asegurador, sin que haya habido un pronunciamiento judicial que conceptúe la conducta del asegurado como dolosa. Una vez que se ha declarado el hecho como doloso, la entidad aseguradora que previamente ha pagado la indemnización a la víctima, puede ejercitar el derecho de repetición previsto en los citados artículos contra su asegurado”.

indebidamente, la reclamación por el cobro de lo indebido tendría que dirigirse contra quien cobró (el perjudicado) pero en ningún caso cabría repetir contra el causante del daño, que no ha percibido el pago indebido<sup>603</sup>.

En consecuencia, a partir de esos acuerdos del pleno de la Sala Segunda, hubo cierta unanimidad en la jurisprudencia a la hora de condenar como responsables civiles a las compañías aseguradoras por hechos dolosos<sup>604</sup> de sus asegurados o de las personas por las que debían responder<sup>605</sup>.

#### **2.4.4.3 El cambio legislativo y la “desobediencia” del Tribunal Supremo**

No obstante lo anterior, al menos en materia de circulación, que era donde más supuestos se daban, la cuestión fue regulada por el apartado 3 del artículo 3 del Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por el RD 7/2001 de 12 de enero, que, en consonancia con el artículo 1.4 de la Ley que desarrolla (LRCSCVM) y que fue modificado por la artículo 71 de la Ley 14/2000 de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, disponía que: *“en todo caso no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes”*.

Así pues, con la redacción dada por la LRCSCVM y por el Reglamento derogado -en los mismos términos que el actual-, a partir de la entrada en vigor de esta norma,

---

<sup>603</sup> No comparte esta opinión YZQUIERDO TOLSADA, M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., pág. 62. A juicio del autor, no es propiamente una acción derivada del pago de lo indebido (si así fuera, a quien se exigiría la devolución es a quien cobró), sino del propio contrato de seguro: el asegurador ha tenido que pagar por aquello que no se encuentra cubierto por la póliza, y después se inician, por ejemplo, unas diligencias penales y se descubre que el individuo utilizó el vehículo, no para trasladarse, sino para matar. Sustituyó la navaja o el revólver por un automóvil, que deja por un momento de ser medio de transporte para convertirse en arma mortal.

<sup>604</sup> Así lo entiende también, ARQUILLO COLET, B., “Acción directa...”, op. cit., pág. 9, al indicar que para conciliar el artículo 76 con el artículo 19 de la Ley de Contrato de Seguro, con anterioridad al año 2000, se podía intuir la línea jurisprudencial siguiente: está prohibido asegurar el patrimonio contra las consecuencias negativas derivadas del dolo pero, por disposición expresa del artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro, se obliga al asegurador a indemnizar si la persona que reclama es el tercero perjudicado, puesto que no se le puede oponer el dolo.

<sup>605</sup> Además de la STS indicada de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997\3637), mantuvieron el mismo criterio, entre otras, las SSTs de 24 de Octubre de 1997 (RJ 1997\7768), 4 de Noviembre de 1998 (RJ 1998\7777) o 23 de Febrero de 2000 (RJ 2000\1145).



pensábamos que quedarían fuera de la cobertura aseguradora los hechos dolosos ocasionados por los conductores de vehículos a motor y que esta cuestión, al menos en el ámbito circulatorio, estaba resuelta. De este modo, la sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla (Sección 1ª) de 30 de diciembre de 2000 (ARP 2000/3109) afirmó con rotundidad que con la modificación del artículo 1.4 de la LRCSCVM quedaban despejadas definitivamente por el legislador las posibles dudas interpretativas. Esta sentencia, además de enumerar las razones que conducen a la exclusión de los hechos dolosos, consideraba que a ello se oponen no sólo los textos legales y los principios jurídicos, sino el texto expreso de la Ley.

Añade esta Sentencia, que *“esta exclusión de la cobertura del hecho doloso es la que se sigue de modo uniforme por el resto de los Tribunales de la Unión Europea, sin que en ellos pueda encontrarse un solo ejemplo de interpretación del concepto legal “daños causados con motivo de la circulación” que incluya en ellos los causados intencionadamente utilizando como instrumento un vehículo”*.

Pues bien, esto no fue así, ya que el Tribunal Supremo ha mantenido una postura diferente que nos hacía pensar que el problema era insoluble, como puso de manifiesto en numerosas resoluciones. A partir de la citada modificación legislativa, se dictaron las siguientes sentencias: SSTS (Sala 2ª) de 7 de febrero de 2001 (RJ 2001\358), 8 de abril de 2002 (RJ 2002\5093), 28 de octubre de 2003 (RJ 2003\8399), 23 de junio de 2004 (RJ 2004\5446), 20 de julio de 2004 (RJ 2004\5465), 29 de junio de 2006 y 11 de octubre de 2004 (RJ 2004\7890). (En esta última, aunque no analizaba un hecho de la circulación, hace alusión a los aseguramientos obligatorios, como el referente a la circulación vial, en los cuales la Sala, en Acuerdos Plenarios de fechas 14 de diciembre de 1994 y 6 de marzo de 1997, trató sobre la responsabilidad civil de las aseguradoras).

En todas ellas, con distintos matices, el Tribunal Supremo mantuvo la cobertura por parte de las aseguradoras de hechos dolosos. Sirva como ejemplo de su argumentación, la STS (Sala 2ª) de 28 de octubre de 2003 (RJ 2003/8399)<sup>606</sup>.

---

<sup>606</sup> Esta Sentencia declaró probado que el 25 de junio de 1999, D. Enrique se dirigió conduciendo su auto-taxi a las inmediaciones del estadio del C.F. Barcelona al objeto de contratar los servicios profesionales de alguna de las personas que ejercen la prostitución, alcanzando un acuerdo con D. Jesús Ángel para la realización de “un francés” por el precio de 12 €, subiéndose éste al vehículo del acusado y comenzando a

Posteriormente, en la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 20 de julio de 2004 (RJ 2004/5465), aunque analizaba un accidente de 1999, anterior a la reforma aludida, cita el artículo 1.1 de la LRCSCVM para decir que no deberán admitirse más excepciones a la responsabilidad que las establecidas en el propio artículo 1 y 2, y en ellos no se incluyen los delitos dolosos, cuando en el artículo 1.4, tras la reforma, se refiere expresamente a su exclusión. Además, olvidándose de la modificación de la Ley, enumeraba una serie de argumentos legales para la cobertura por el Seguro Obligatorio de los hechos dolosos<sup>607</sup>.

---

prestar el servicio convenido. Tras una discusión, el acusado golpeó a D. Jesús Ángel, quien logró bajarse del taxi merced al auxilio de un compañero de profesión y cuando D. Jesús Ángel se alejaba del lugar donde estaba estacionado el taxi de D. Enrique, éste, con la intención de agredirle, puso en marcha su vehículo y lo dirigió contra aquél alcanzándole y atropellándole, produciéndole lesiones de gravedad. En la fecha de ocurrencia de los hechos, el vehículo propiedad de D. Enrique tenía concertado el seguro obligatorio con la entidad The Hartford.

La sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona condenó al acusado como autor de un delito de lesiones a cuatro años de prisión y a indemnizar como responsable civil al perjudicado en la cantidad de 100.397,06 €, absolviendo a la entidad de seguros al tratarse de hechos dolosos excluidos de cobertura.

Ante los recursos de casación de ambas partes, el TS estima en parte el de la acusación particular, que denuncia, entre otros motivos, infracción del artículo 76 de la LCS y condena como responsable civil a la compañía aseguradora por entender que los hechos enjuiciados tienen cabida dentro del seguro obligatorio.

El Tribunal Supremo, en nuestra opinión, ignorando la reforma del artículo 1.4 de la LRCSCVM o haciendo una interpretación muy particular de la misma, habla de los acuerdos de la Sala de 1994 y 1997 e indica que esa doctrina parte de la idea, reflejada en la sentencia del Tribunal Supremo nº 179/1997, de 29 de mayo, de que “el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados. En consecuencia, se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposos o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación”.

El alto Tribunal estimó que, para estos supuestos, la solución puede obtenerse aplicando el criterio recogido en la “Convención Europea sobre la Responsabilidad Civil en caso de daños causados por vehículos automóviles” del Consejo de Europa (1973) Su artículo 11 define las excepciones a la aplicación de la Convención y dispone que la cobertura del seguro quedaría excluida cuando se utiliza un vehículo “exclusivamente” como instrumento del delito, pero no cuando utilizándose el vehículo como medio de transporte (es decir, para desplazarse o circular por vías públicas o privadas abiertas a la circulación) se aprovecha para ocasionar deliberadamente un daño a un tercero mientras se circula. Este fue el argumento que plasmó en la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 7 de febrero de 2001 (RJ 2001/358), en la que, tras citar el artículo reformado 1.4 de la LRCSCVM, se añade que, en el caso examinado, en la resolución queda patente que fue en el curso de la conducción de su vehículo por el inculpado cuando éste se apercebía de que por su izquierda adelantaba la joven –que había trabajado en la empresa que regía y con la que había tenido diversos problemas- en su motocicleta, y a pesar de encontrarse en caravana y sin posibilidad de adelantar, aquél efectuó el giro brusco a la izquierda con la única finalidad de provocar la caída de la joven y causarle lesiones. En esta situación, de acuerdo con la doctrina sustentada por la Sala, se estima claro el deber de indemnizar que recae sobre la aseguradora.

<sup>607</sup> Estos argumentos son los siguientes:

a) El propio artículo 117 CP, que se dice infringido, sin incluir la excepción que el recurrente indica (delitos dolosos), establece el derecho de repetición contra quien legalmente corresponda y lo hace con respecto a los daños causados como consecuencia de «un hecho previsto en este Código» (delito o falta) y por ende, tanto culposos como doloso.

Para el alto tribunal sólo estaremos ante un hecho ajeno a la circulación cuando se utiliza el vehículo con el único propósito de cometer un delito doloso. Si se utiliza como medio de transporte y se aprovecha para ocasionar un daño a un tercero, estaremos dentro del ámbito circulatorio y deberá responder la entidad aseguradora o el Consorcio de Compensación de Seguros, en su caso. Así lo indicó también la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 8 de abril de 2002 (RJ 2002/5093), refiriéndose nuevamente a la Convención Europea de Responsabilidad Civil.

No faltaron voces discrepantes de esta doctrina o, al menos, que hacían una interpretación distinta de lo que se entiende por “utilización del vehículo como instrumento para la comisión de delitos dolosos”. El Tribunal Supremo señalaba en las sentencias que hemos mencionado que sólo en estos casos se libera a la aseguradora de acuerdo con la normativa citada. Sin embargo, curiosamente, en ninguno de los casos analizados entendió que se había utilizado el vehículo de motor en ese sentido, cuando en la mayoría de ellos era evidente que sí se había hecho.

Sin embargo, no lo hizo así la sentencia de la Audiencia Provincial de Madrid (Sección 23ª) de 22 de mayo de 2006 (ARP 2006/447), en el que en un supuesto similar a los estudiados y utilizando los argumentos del alto tribunal, liberó al Consorcio de Compensación de Seguros, al entender que en este caso sí se utilizó el vehículo como instrumento para la comisión de un delito doloso.

La sentencia, después de citar las últimas resoluciones del Tribunal Supremo sobre la cuestión, absuelve al CCS, señalando lo siguiente: *“Así pues, a la luz de la jurisprudencia y normativa citada, el Consorcio no ha de ser condenado, ya que los*

---

b) El artículo 76 de la Ley de Contrato de Seguro, específicamente aplicable, ya que nos hallamos ante un tercero perjudicado y por tanto víctima del delito, dispone: «el perjudicado o sus herederos tendrán acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado en el caso de que sea debido a conducta dolosa de éste, el daño o perjuicio causado a tercero».

c) El artículo 7. a) de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor establece: “El asegurador, una vez efectuado el pago, podrá repetir contra el conductor, el propietario del vehículo causante y el asegurado si el daño causado fuese debido a la conducta dolosa de cualquiera de ellos”.

d) En la normativa comunitaria se parte del principio de cobertura por el seguro obligatorio a las víctimas de la circulación sin excluir los daños causados por eventos dolosos (Directivas 72/16684/5 y 90/232).

*hechos que se enjuician no se cometen con motivo de la circulación, sino que se ha utilizado un vehículo de motor con el fin exclusivo de acometer contra las víctimas. Es más, no es que el acusado fuese circulando con el coche en busca de esas víctimas, sino que las espera al acecho en una acción planificada, al único fin de embestir contra ellas, guiado de un dolo directo proyectado al resultado, como dice el Tribunal Supremo, que, precisamente, por ello, exculpa de cualquier responsabilidad al indicado organismo”.*

En esta línea, la STS (Sala 2ª) de 29 de junio de 2006 (RJ 2007\18), pese a que la opinión mayoritaria mantuvo los criterios expuestos y condenó a la entidad aseguradora por un hecho doloso de su asegurado, tanto el Ministerio Fiscal como un magistrado, que emitió un voto particular, disintieron de la opinión mayoritaria, en el sentido de no considerar como hechos de la circulación cuando se utiliza el vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos, solicitando, en consecuencia, la no cobertura por la aseguradora de tales hechos.

Para el magistrado disidente *“El sostener que, como el vehículo «circula» cuando el delito intencionado con él se comete, estamos ante un «hecho de la circulación», y no «exclusivamente» delictivo con carácter doloso, constituye, a mi juicio, un argumento de un reduccionismo prácticamente absurdo, dicho sea con todos los respetos”.*

#### **2.4.4.4 Nuevo acuerdo de la Sala 2ª del Tribunal Supremos de 24 de abril de 2007**

Lo dicho anteriormente nos hacía pensar que en el seno de la propia Sala 2ª existían voces que discrepaban del criterio de la mayoría, lo cual indicaba, cuanto menos, que la construcción doctrinal del alto tribunal para dar cobertura a estos supuestos por parte de las aseguradoras tenía ciertas fisuras, por lo que no sería extraño que en el futuro nos encontráramos con un cambio de rumbo en su doctrina sobre esta cuestión, que fuera más acorde con lo preceptuado en la normativa que regula la responsabilidad civil en la circulación de los vehículos a motor.

Y esto es precisamente lo que ocurrió con la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873)<sup>608</sup>, en la que parece que se reconduce la situación, estableciendo una nueva doctrina que, en síntesis, excluye de los hechos de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos.

Sin duda, el asunto se había vuelto a debatir en el seno del alto tribunal y por ello la citada sentencia transcribe el Acuerdo nº 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007 (JUR 2007\130518)<sup>609</sup>, que establecía lo siguiente: *“No responderá la aseguradora, con quien se tenga concertado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Responderá la aseguradora por los daños diferentes de los propuestos directamente por el autor”*<sup>610</sup>.

Aunque de este acuerdo quedan por despejar algunas dudas, pues parece que sólo quedan fuera los daños directos intencionados (dolo directo de primer grado), pero no

---

<sup>608</sup> Vid. comentario de esta sentencia de REGLERO CAMPOS, L.F., “Los daños dolosos y el hecho (o accidente) de la circulación” (Notas a la Sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 8 de mayo de 2007), *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007, pág. 48 y ss. También se refiere a esta sentencia, YZQUIERDO TOLSADA, M., “Evolución de la responsabilidad civil y el seguro de responsabilidad civil en los últimos 10 años”, *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre, 2008, pág. 20 y ss.

Para MAZA MARTÍN, J.M., “Jurisprudencia del dolo..., op. cit., pág. 6, “este acuerdo representa, o al menos debería representar, una verdadera inflexión en la línea doctrinal seguida hasta ese momento por la Sala Segunda, aunque sólo sea porque supone el reconocimiento de esa necesidad de tener que replantear su doctrina tras las reformas legales y la incorporación, prácticamente literal, de los innovadores preceptos que, a su vez, significan una indudable voluntad del Legislador de corregir la anterior interpretación, único motivo que justifica las reformas”.

En el mismo sentido, SOTO NIETO, F., “Daños originados por actuación dolosa del asegurado. Doctrina prevalente sobre el dictado de responsabilidad asignable a la compañía aseguradora”. *“Diario La Ley”*, Nº 7872, Sección Doctrina, 4 de junio de 2012.

<sup>609</sup> Para YZQUIERDO TOLSADA, M., “Evolución de la responsabilidad civil..., op. cit., “desde el Acuerdo General de 24 de abril de 2007, cuando alguien está utilizando el automóvil como medio de transporte, y aprovechando la circunstancia, arremete contra un tercero, queda excluida la cobertura del seguro porque eso tampoco es un hecho de la circulación. A diferencia de lo que sucede con los supuestos de dolo eventual (conductores kamikazes; conductores que para huir del control policial se llevan por delante en su alocada huida a quien por delante se ponga; conductores ebrios o drogados), en que el asegurador tendrá que pagar al perjudicado y luego podrá repetir del asegurado, aquí la exclusión de la cobertura es total y absoluta, y no sólo inter partes”.

<sup>610</sup> Vid. YZQUIERDO TOLSADA, M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente...*, op. cit., pág. 91. Refiriéndose al acuerdo, dice: “He ahí, en fin, la reconfortante novedad jurisprudencial. El acuerdo de la Sala ha dejado claro —confiemos en que de una vez por todas— que la utilización de un coche para matar o lesionar con él no se encuentra cubierta por los seguros de automóvil”.

aquellos daños superiores a los deseados, al menos, ha servido para clarificar y poner algo más de sensatez a esta cuestión. A raíz de este acuerdo, se han dictado sobre esta cuestión las siguientes SSTs: STS (Sala 2ª), de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873), STS (Sala 2ª) de 10 de mayo de 2007 (RJ 2007\4732), STS (Sala 2ª) de 7 de octubre de 2009 (JUR 2009\443921 ) y STS (Sala 2ª) de 3 de noviembre de 2009 (JUR 2009\482339), que, utilizando argumentos similares a la indicada tras el acuerdo de Sala, consideran, en general, que no responde el seguro concertado cuando el vehículo es el instrumento directamente buscado para causar el daño personal o material. Esta última sentencia, por ejemplo, indica que *“el empleo del vehículo como instrumento lesivo se realiza con dolo directo, sin perjuicio de que al autor le sea igualmente imputable el resultado homicida, aquí intentado, a título de dolo eventual. El seguro obligatorio tiende a proteger a las víctimas de los daños causados por una conducta de riesgo como es la circulación de vehículos de motor; pero es el legislador, que lo establece como elemento de protección, quien ha decidido excluir de su ámbito indemnizatorio a las víctimas de acciones dolosas en las que el vehículo haya sido utilizado como instrumento directo”*.

Podría decirse, en base al acuerdo adoptado por la Sala 2ª del TS, que existen supuestos distintos al dolo directo que sí quedarían cubiertos por el SOA, como los delitos contra la seguridad en el tráfico –que no ofrecen ninguna duda-, los daños producidos por los “conductores suicidas”, el ladrón de un vehículo que atropella al propietario que intenta detenerle, los daños causados por vehículos robados durante su huida – normalmente a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado-, el atropello a un policía en un control o los tirones de bolso que causa daños a la víctima. En estos casos, no se puede decir que hay una intencionalidad de matar o lesionar a la víctima, puesto que las pretensiones de los delincuentes son robar, huir de la policía o la realización de una apuesta. Se trata, en la mayoría de los casos de actos dolosos, pero configurados por la jurisprudencia como “dolo eventual” que, aunque pueda ser discutible, como pensamos, tendrían cabida en el SOA, tras el acuerdo adoptado por el alto tribunal.

Por tanto, a partir de este acuerdo, hubo cierta seguridad jurídica cuando nos encontrábamos con un accidente de esta naturaleza. Así, en líneas generales, las entidades aseguradoras, transaban extrajudicialmente estos supuestos considerados

como “dolo eventual” y no lo hacían respecto a los hechos calificados como “dolo directo”.

En todo caso, aunque en otro ámbito, parece que la STS (Sala 2ª) de 27 de febrero de 2009 (RJ 2009\3290), sobre el caso Maeso, quizá inducida por el tratamiento que el Tribunal de instancia y la propia recurrente dieron a la cuestión debatida, vino a reabrir la antigua polémica. Aplica argumentos sobre la extensión del aseguramiento a las conductas dolosas, que ya deberían estar hoy superados, cuando, además, todo ello se hace en relación con un ámbito esencialmente distinto de aquel desde el que se importa la referida doctrina y habiendo podido resultar mucho más sencillo y correcto buscar la solución desde otros planteamientos de más directa vinculación con el objeto del enjuiciamiento<sup>611</sup>. Parece, como veremos, que se avecinaba un nuevo rumbo en este devenir jurisprudencial al que nos estamos refiriendo.

#### **2.4.4.5 El caso de la Sentencia de la Calle Larios de Málaga y la jurisprudencia posterior**

Con lo que acabamos de indicar en el epígrafe anterior, las cosas parecían estar encaminadas, pero en el año 2011, la Sala 2ª del Tribunal Supremo, nos vuelve a sorprender con otro vaivén más en esta andadura de la cobertura o no de los hechos dolosos por parte de las aseguradoras. De este modo, la STS (Sala 2ª) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184), conocida como el caso de la calle Larios de Málaga, vuelve a abrir de nuevo y, a nuestro modo de ver, en contra de lo dicho en los párrafos precedentes, la vieja polémica sobre la cobertura del seguro de los hechos dolosos ocasionados con vehículos a motor por los asegurados.

Los hechos que dan lugar a esta última resolución se refieren a la irrupción por parte del acusado, al volante de su vehículo, en la calle Larios de Málaga, peatonal y cortada al tráfico, a través del espacio existente entre unos grandes maceteros situados al inicio de la vía. Tras acelerar bruscamente, el acusado dirigió su vehículo contra las personas que se iba encontrando en su camino, atropellando a un total de 5 personas, que caminaban por la referida calle peatonal, causándoles heridas de distinta consideración. Para la

---

<sup>611</sup> Así lo indica, MAZA MARTÍN, J.M., “Jurisprudencia del dolo..., op. cit., pág. 16.

Sala, el atropello fue causado con dolo directo de lesionarlos y dolo cuando menos eventual de causarles la muerte.

La sentencia de instancia condenó al acusado como autor penalmente responsable de cinco delitos intentados de asesinato alevoso y como responsable civil directa, solidariamente con el acusado a la entidad Reale Seguros, SA, por ser la aseguradora del vehículo con el que se produjeron los hechos.

En su recurso de casación, la entidad aseguradora alegó que con arreglo a la normativa de seguro obligatorio no se debe indemnizar a las víctimas dado que el siniestro tiene carácter doloso, al haber utilizado el acusado el vehículo como instrumento para matar o lesionar a los denunciantes, fuera del marco del “hecho de la circulación”.

La Sala, para resolver el recurso de la aseguradora, se refiere en primer lugar al acuerdo del Pleno no jurisdiccional celebrado el día 24 de abril de 2007, al que hemos aludido anteriormente. A continuación menciona algunas de las sentencias posteriores al acuerdo dictadas por la Sala, en las que ha aplicado dicho acuerdo, en el sentido de excluir de cobertura a las entidades aseguradoras, por cuanto que los hechos han sido ocasionados con dolo directo de los acusados. Así, en la STS (Sala 2ª) de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873), el tribunal consideró que *“no debía responder la entidad aseguradora de los perjuicios derivados de una tentativa de homicidio por haber alcanzado el acusado con el vehículo que conducía a un taxista, cuando este se encontraba en una gasolinera, tras haber mantenido ambos, momentos antes, una discusión con motivo de un incidente de la circulación, utilizando el acusado su vehículo marcha atrás, ya en el interior de una gasolinera, para atropellar a su oponente en el momento en que se hallaba llenando el depósito de gasolina de su automóvil, ocasionándole gravísimas lesiones. La Sala absolvió a la entidad aseguradora al estimar que el autor de las lesiones actuó con dolo directo, haciéndose especial hincapié en que el acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007 eliminó la exigencia de que el hecho enjuiciado constituyera “una acción totalmente*



*extraña a la circulación" como se había mantenido hasta el momento por la jurisprudencia de esta Sala*"<sup>612</sup>.

Pues bien, en el caso que estamos analizando, la sentencia reconoce que estamos ante un supuesto en que el vehículo es utilizado como instrumento para causar con dolo directo las lesiones que sufrieron los peatones atropellados; dolo directo que excluye en el caso la responsabilidad civil de la entidad aseguradora recurrente con arreglo al acuerdo de esta Sala de 24 de abril de 2007, relativo a la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Ahora bien, lo sorprendente de esta resolución es que indica a continuación que el riesgo de la circulación está también asegurado por el seguro voluntario (cuestión que, aunque se no hace mención, también lo estaba en todos los supuestos analizados anteriormente por el alto tribunal, pues no olvidemos que todas las entidades que operan en nuestro país aseguran el seguro obligatorio y el Seguro voluntario de responsabilidad civil), con lo cual, añade la sentencia, se desplazan del ámbito del seguro obligatorio al voluntario. Así, pese a que la póliza contiene una cláusula que excluye la cobertura de los hechos dolosos del asegurado, la Sala considera que esta excepción, en virtud del artículo 76 de la LCS, no es oponible a los terceros perjudicados y, en consecuencia, desestima el recurso de casación de la entidad aseguradora.

---

<sup>612</sup> En el mismo sentido, en la STS (Sala 2ª) de 3 de noviembre de 2009 (RJ 2009/5841), la acción ejecutada por los autores consistió en poner en marcha el vehículo hacia el lugar donde estaba la víctima, detenerlo en dicho lugar y agarrar a aquella por el cuello; y a continuación circulan unos cuatrocientos metros arrastrando al sujeto al lado del vehículo, hasta que consiguió soltarse. Tal acción fue ejecutada con motivo de un incidente de la circulación -saltarse un semáforo en rojo- que determinó que se bajaran los ocupantes de ambos vehículos y se entablara una discusión, después de la cual se produjo la conducta ilícita dolosa consistente en arrastrar por parte de los acusados al conductor del otro vehículo. En este caso, para la Sala:

"El acto lesivo, pues, se ejecuta con dolo directo de causar lesión, y es ese resultado lesivo, en tanto causado con dolo directo, lo que hace que la acción no pueda ser considerada hecho de la circulación. Es claro -sigue diciendo la sentencia 1077/2009 de este Tribunal - que la acción que causa el resultado dañoso que debe ser indemnizado se ejecuta con dolo directo, aunque al autor se le impute por dolo eventual un probable resultado de muerte no efectivamente causado. Por lo tanto, el empleo del vehículo como instrumento lesivo se realiza con dolo directo, sin perjuicio de que al autor le sea igualmente imputable el resultado homicida, aquí intentado, a título de dolo eventual. El seguro obligatorio tiende a proteger a las víctimas de los daños causados por una conducta de riesgo como es la circulación de vehículos de motor; pero es el legislador, que lo establece como elemento de protección, quien ha decidido excluir de su ámbito indemnizatorio a las víctimas de acciones dolosas en las que el vehículo haya sido utilizado como instrumento directo".

En este caso, la Sala, en contra del criterio de la Audiencia Provincial, estimó el motivo de la entidad aseguradora y dictó una segunda sentencia en la que dejó sin efecto la declaración de responsabilidad civil de la entidad recurrente.

La doctrina de esta sentencia ha sido, recientemente, confirmada por la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en un supuesto también referido a una accidente de circulación. En el mismo sentido que la anterior, sostiene que los hechos dolosos del asegurado están cubiertos por el seguro voluntario de responsabilidad civil, en virtud del artículo 76 LCS.

Entre sus argumentos, que no compartimos, destacamos el siguiente: *“El dogma "el dolo no es asegurable" permanece en pie. Cosa diferente es que modernamente el contrato de seguro de responsabilidad civil haya enriquecido su designio primigenio como instrumento de protección del patrimonio del asegurado. La ley le ha adosado otra función: la protección del tercero perjudicado. Si se quiere, es un riesgo no cubierto. No hay inconveniente en aceptarlo. Pero la ley -art 76- por razones de equidad ha querido expresamente obligar al asegurador al pago frente al tercero. La exclusión del riesgo en este caso, por voluntad explícita de la ley, solo hace surgir el derecho de regreso”*.

Esta última sentencia cuenta con dos interesantes votos particulares, de los Magistrados Srs. MAZA MARTÍN y MARTÍNEZ ARRIETA, que discrepan, sobre todo el primero, del acuerdo de la mayoría de los componentes de la Sala.

A nuestro juicio, es muy significativo el voto particular contenido en la citada sentencia del magistrado MAZA MARTÍN, que hace un recorrido en el que analiza los distintos cambios dados por la Sala 2ª sobre la cobertura de los hechos dolosos por parte de las entidades aseguradoras, para afirmar que no tiene sentido que se excluyan estos hechos por el SOA, que se rige por criterios de socialización del riesgo y su cobertura, y, sin embargo, deban cubrirse hechos expresamente excluidos de su cobertura por el seguro voluntario, configurado por el contenido de la voluntad de las partes contratantes.

Además añade este magistrado, que *“no existe justificación alguna para que la exclusión de las acciones dolosamente cometidas de la categoría de "hecho de la circulación", expresamente recogida en sede del Seguro Obligatorio, no se aplique*

*igualmente al otro tipo de Seguro del Automóvil, cuando el objeto de éste es, desde un principio, el mismo del anterior”.*

Pensamos que estas sentencias rompen con la doctrina que el alto había mantenido desde el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007 y vuelve a llenar de incertidumbre una cuestión que parecía solucionarse y que, desde luego, queda muy clara en el artículo 1 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, cuyo párrafo 4º establece que *“Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes”*.

Consideramos que la Ley, como hemos argumentado en el epígrafe 2.2 del Capítulo IV, a diferencia de lo que ocurría antes de la reforma operada por la Ley 30/1995, de 5 de noviembre, regula la responsabilidad civil ocasionada por vehículo a motor, en el marco del seguro obligatorio y voluntario, ambos de responsabilidad civil. No es, por tanto, una Ley del seguro obligatorio. De este modo, no puede haber un concepto de “hecho de la circulación” -que, no olvidemos, constituye el ámbito material de la Ley-, para el seguro obligatorio de responsabilidad civil y otro para el voluntario, porque sería incongruente con esta normativa especial.

El seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor no puede modificar los conceptos medulares de la Ley y, normalmente, no lo hace. En la actualidad es un seguro que tiene una dimensión exclusivamente cuantitativa y no cualitativa. Además, en el caso analizado, por si hubiera alguna duda, se excluye expresamente mediante una cláusula contractual la cobertura de los hechos dolosos del asegurado. Aunque sería discutible, por lo que acabamos de decir, tan solo podríamos admitir esa dimensión cualitativa si expresamente en la póliza se diera cobertura a hechos, en virtud del artículo 73 de la LCS, distintos a los establecidos en la normativa especial que rige la responsabilidad civil automovilística.

Por todo ello, no entendemos la posición del alto tribunal sobre un asunto en el que después de distintos vaivenes por parte de la Sala 2ª parecía que, tras el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007, se había resuelto, en el sentido de excluir de cobertura del seguro los hechos dolosos cuando se utilizaba el vehículo como instrumento para ocasionar delitos dolosos. Aunque algunos no compartimos la interpretación que hizo el TS sobre la cobertura de los “dolos eventuales”, por cuanto que siguen siendo “hechos dolosos” y ni el Código Penal ni la LRCSCVM distinguen entre dolo directo y eventual, al menos las cosas estaban claras y todos los agentes que intervenimos en la resolución de los accidentes de circulación sabíamos a qué atenernos.

Cabría pensar que la STS (Sala 2ª) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184), que acabamos de comentar, constituye un hecho aislado porque, posteriormente, se dictó otra sentencia: STS nº 1148/2011 (Sala 2ª) de 8 de noviembre de 2011 (ponente: Sr. Soriano Soriano), en la que confirma la de Instancia, que absolvía a la entidad Winterthur y al CCS, en un supuesto de condena por un delito de lesiones dolosas y otro de hurto de uso de vehículo de motor.

En este caso, la Sala, para rechazar las pretensiones del recurrente, que entendía que debía condenarse como responsable civil a la aseguradora, hace referencia a la STS (Sala 2ª) de 8 de mayo de 2007 y al pleno de 24 de abril de ese mismo año, que hemos comentado en los párrafos precedentes.

Curiosamente, la Sala 1ª que, como ya hemos indicado, por razones obvias, no es normal que se pronuncie sobre delitos dolosos, lo ha hecho en la STS (Sala 1ª) de 9 de marzo de 2012 (JUR\2012\149926), que trata sobre un atropello intencionado por parte del conductor de un vehículo que se da a la fuga.

Por tratarse de un conductor desconocido, tras el sobreseimiento de la causa penal, se interpone una demanda contra el Consorcio de Compensación de Seguros, en virtud de lo establecido en el artículo 11 LRCSCVM, que establece la responsabilidad de esta Entidad Pública en estos supuestos<sup>613</sup>. Tanto la sentencia de primera instancia como la

---

<sup>613</sup> El apartado 1.a) de este artículo establece que corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, indemnizar a

de la Audiencia Provincial de Valencia, desestimaron las pretensiones del actor<sup>614</sup>, alegando, en síntesis, que se trata de un hecho doloso y, por tanto, fuera de cobertura del ámbito circulatorio.

La parte recurrente, en su recurso de casación, alega que las exclusiones contenidas en los artículos citados 1.4 de la LRCSCVM y 3.3 del RD 7/2001 -en cuya virtud, no son hechos determinantes de responsabilidad civil de la que deba hacerse cargo la aseguradora aquellos en que se utilizó el vehículo a motor como instrumento para la comisión de un delito doloso-, no resultan de aplicación a supuestos como el aquí enjuiciado en el que tan solo se acordó el sobreseimiento provisional de la causa criminal y no se llegó a dictar sentencia firme de condena penal, pues a su juicio esta condena constituye un requisito imprescindible para que puedan operar en vía civil las referidas exclusiones, de forma que sin ella el juez civil no puede entrar a valorar aspectos que exceden de su competencia como la existencia o no de delito doloso y su tipificación, estando únicamente autorizado a apreciar la existencia de dolo civil en los términos del artículo 19 de la LCS. Con carácter subsidiario y con apoyo en la jurisprudencia de la Sala Segunda, argumenta que, incluso de no considerarse imprescindible tal condena firme penal, las citadas exclusiones tampoco serían de aplicación a un supuesto como el enjuiciado en el que los daños personales se produjeron con ocasión de la circulación de un vehículo a motor.

La Sala 1ª, en este tema, suponemos que debido a la especialidad, es escrupulosa con el acuerdo adoptado en el pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007 de la Sala 2ª, remitiéndose al mismo para desestimar las pretensiones del recurrente.

No obstante, este caso es distinto de los anteriores, por cuanto que el CCS, en virtud del artículo 11 de la LRCSCVM, solo cubre los daños personales causados por vehículos

---

quienes hubieran sufrido daños en sus personas, por siniestros ocurridos en España, en aquellos casos en que el vehículo causante sea desconocido.

<sup>614</sup> En este caso, la Audiencia Provincial sostiene que: “el supuesto enjuiciado no puede tener cabida en el instituto de la responsabilidad civil extracontractual por accidente de circulación pues del resultado de las pruebas practicadas, adecuadamente valoradas por el Juzgado -testificales de los guardias civiles y de las personas que presenciaron los hechos, así como documental obrante, en especial el propio auto de sobreseimiento de la causa penal- si bien resulta que existen razones para apreciar la comisión de un delito doloso, en cuya ejecución se utilizó como instrumento delictivo un vehículo a motor, sin embargo no existen motivos para acusar de dicho ilícito penal a persona determinada, como autor, cómplice o encubridor”.

desconocidos, dentro del ámbito del SOA. En consecuencia, al no existir el seguro voluntario, no es aplicable el artículo 76 de la LCS, que, como hemos visto, ha sido el fundamentado por las anteriores SSTS para condenar a las entidades aseguradoras.

En todo caso, debemos entender que, en la actualidad, después de los diferentes vaivenes de la Sala 2ª del TS sobre esta cuestión, el alto tribunal considera que los daños dolosos del asegurado han de ser indemnizados por la entidad aseguradora, en base al seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, sin perjuicio del derecho de repetición que le asiste frente al asegurado. Esta doctrina, como hemos manifestado, ha sido recientemente confirmada por la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en un supuesto también referido a una accidente de circulación.

Naturalmente, los argumentos basados en el artículo 76 de la LCS, no solo pueden ser utilizados en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor, sino también para otros supuestos de responsabilidad civil. Así lo hace la reciente STS (Sala 2ª) de 25 de julio de 2014 (RJ 2014\4165), que analiza el caso de una procuradora que se apropia de dos mandamientos de devolución de un cliente y es condenada por un delito de apropiación indebida. El alto tribunal, entiende, como ya lo había hecho la Audiencia Provincial, que debe responder la aseguradora como responsable civil por los daños causados derivados de un hecho doloso de su asegurado<sup>615</sup>.

---

<sup>615</sup> En esta Sentencia, el TS argumenta la condena de la aseguradora del siguiente modo: “El sentido del seguro de responsabilidad civil profesional, máxime cuando se contrata por el propio Colegio Profesional al que pertenece el asegurado, es precisamente dotar a las actividades desempeñadas por los profesionales de la Procura de una garantía eficiente de responsabilidad frente a terceros, de modo que quienes contraten a estos profesionales, y les confíen sus intereses patrimoniales, cuenten con la seguridad de que serán económicamente resarcidos en caso de pérdidas derivadas directamente de una mala praxis profesional, negligente o voluntaria.

Por ello se incluyen expresamente en la cobertura objetiva del contrato tanto la responsabilidad civil derivada de daños negligentes (errores) como voluntarios (faltas), responsabilidad que en ambos casos puede ser reclamada directamente al asegurador por el perjudicado (art 76 LCS), sin perjuicio del derecho del asegurador a repetir contra el asegurado, en el caso de que el daño o perjuicio causado al tercero sea debido a conducta dolosa del asegurado, acción directa que es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado”.

El último pronunciamiento que conocemos del Tribunal Supremo sobre esta cuestión, es de la Sala 1ª, en STS de 17 de abril de 2015 (JUR 2015\111441). En este caso, la Sala 1ª mantiene la misma postura de la Sala 2ª, al analizar la actuación dolosa de un arquitecto. Sostiene que la aseguradora “no puede oponer aquellas cláusulas de exclusión de riesgos que tengan su fundamento en la especial gravedad de la

## **2.5 Otros supuestos discutibles**

Nos hemos referido a las excepciones a la consideración de hechos de la circulación que, como vemos, no se pueden considerar como tales de forma tajante, sino que, en función de una serie de circunstancias, en unos casos se tienen en cuenta como auténticas excepciones y en otros no, considerando el accidente como hecho de la circulación, pese a la excepción. Pensemos, como acabamos de ver, cuando se utiliza en vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos.

En este epígrafe nos vamos a referir a una serie de supuestos aún más confusos que los anteriores, porque ni siquiera se recogen en los textos legales como excepciones propiamente dichas. Sin embargo, también se dan en la práctica, en algunos casos, con bastante frecuencia, como los incendios de vehículos que ocasionan, generalmente, daños a otros bienes o vehículos, o los daños producidos al subir o bajar de un autobús. La casuística es tan abundante que sería imposible regular todas las excepciones a la consideración de hecho de la circulación, ni siquiera de forma sistematizada. Nos vamos a referir, por tanto, a los casos más habituales, en los que se discute con frecuencia si se trata o no de hechos de la circulación.

### **2.5.1 Los vehículos en situación de reposo**

A primera vista, resulta llamativo que un vehículo parado o en situación de reposo pueda ocasionar hechos de la circulación, incluso si tiene el motor en marcha, como ocurrió en el caso analizado por la sentencia de la Audiencia Provincial de Huesca de 21 de febrero de 2001 (AC 2001\1209), que consideró como hecho de la circulación la muerte de la hija de los actores en un garaje cerrado a causa de una intoxicación por el monóxido de carbono proveniente del automóvil, cuyo motor estaba encendido con el fin de dar calor a los ocupantes<sup>616</sup>.

---

conducta dañosa del asegurado, al tratarse de una excepción de carácter personal, sin perjuicio del derecho de repetición contra el asegurado, cuando haya de pagar la indemnización al tercero”.

<sup>616</sup> Ya hemos visto en el apartado 1º de este Capítulo, la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2002, que confirma la solución dada por la sentencia de la Audiencia Provincial de La Rioja de 13 diciembre 1996, entiende que no estamos ante un hecho de la circulación en un supuesto similar, en el que la única diferencia radicaba en que los fallecidos estaban en los asientos traseros del vehículo.

Nos parece que cuando el vehículo está parado, en principio, no debería ocasionar daños que fueran calificados como hechos de la circulación, porque, como manifiesta la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 2 de diciembre de 2008 (RJ 2009\417), en un supuesto en el que se producen daños como consecuencia del incendio de un autobús que estaba haciendo una parada en ruta: *“La regla general consiste en atribuir esta categoría a las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, de modo que cuando está estacionado de forma permanente, o bien cuando está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta el uso natural de un vehículo, no nos hallamos ante un hecho de la circulación”*.

Sin embargo, la casuística es tan abundante y las circunstancias en las que se producen los accidentes tan distinta, que veremos cómo esta regla general tiene sus excepciones, que nos hace pensar que para determinar si un accidente en estas situaciones es o no hecho de la circulación, es preciso analizar una serie de factores en función de las indicadas circunstancias, sin que sea suficiente examinar solo si el vehículo está parado, con el motor en marcha o circulando<sup>617</sup>. La misma sentencia que citamos en el párrafo anterior acaba considerando, en base a estas excepciones, el incendio del autobús como hecho de la circulación, indicando que *“A esta regla se le debe añadir la que ahora se formula en el caso de que el vehículo se halle aparcado por una parada efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor: en estos casos se trata de un hecho de la circulación, por lo que debe declararse la doctrina de acuerdo con la que a los efectos de la interpretación del Artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, los siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo constituyen hechos de la circulación y por tanto, están incluidos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado”*<sup>618</sup>.

---

<sup>617</sup> Sobre esta cuestión, señala GONZÁLEZ LÓPEZ, A., “El puzle incompleto del hecho...”, op. cit., pág. 8, que “puede haber varios grados en la participación que el vehículo parado tenga en un accidente, desde la mera estancia pasiva, en la que actúa como destinatario de un impacto. Hasta el ejercicio de una acción desde dicho vehículo, que influye o determina la producción del accidente...”

<sup>618</sup> En el mismo sentido se pronuncia, más recientemente, la STS (Sala 1ª), de 8 de febrero de 2012 (RJ 2012\4983) que indica: “El TS ha corregido el criterio subjetivista en estos casos, adoptando la doctrina de la inversión de la carga de la prueba. Nuestros tribunales vienen entendiendo que todo vehículo a motor es un elemento generador de riesgo, por contener material combustible y por la posibilidad técnica de que se incendie por un fallo en el mecanismo eléctrico, aun cuando esté parado”.



Qué ocurre cuando se producen daños al subir o bajar a un vehículo, al dejar mal anclados sus elementos de seguridad o cuando se está cambiando una rueda, son algunas situaciones que se producen con relativa frecuencia, en las que nos preguntamos si son o no hechos de la circulación. Desde luego, los supuesto más usuales de daños producidos por vehículos en reposo son los incendios de vehículos que al propagarse ocasionan daños a terceros, ya sean bienes -normalmente otros vehículos estacionados- o personas. Por su especificidad, tanto los daños producidos al subir o bajar de autobuses como los producidos por incendios de vehículos, los veremos en los siguientes epígrafes, así como los daños ocasionados en las persecuciones de vehículos.

La sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 9 de diciembre de 1983 (RJ 1983\6924), nos muestra un ejemplo en el que se considera hecho de la circulación los daños ocasionados, no ya por un vehículo propiamente dicho, sino por un remolque que estaba siendo reparado por un mecánico. En este caso, el propietario del remolque, habiéndolo dejado correctamente estacionado por avería, requirió los servicios de un técnico-mecánico, quien estando realizando las oportunas maniobras de reparación del mismo, sin duda por no haber adoptado la mínima cautela y prevención, máxime para su condición profesional, se produjo el desplazamiento de la mercancía que transportaba, fallando el sistema de anclaje y produciéndose como consecuencia del vuelco del remolque, su inmediato fallecimiento. La sentencia de instancia estableció una concurrencia de culpas entre el vehículo y la víctima. La entidad aseguradora, en su recurso de casación, alegó que los remolques no tienen la consideración de vehículos, a efectos de la Ley de uso y circulación de vehículos a motor y por lo tanto debe quedar exonerada de responsabilidad la compañía recurrente. La Sala rechazó el motivo porque, precisamente, en el Reglamento del SOA, en su artículo 6, se establecía que, tendrá la consideración de vehículo a motor, a los efectos de la obligación de asegurar, a) todo artefacto o aparato apto para circular por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor y para cuya conducción se requiera permiso, así como sus remolques y semirremolques.

No podemos compartir este criterio, por cuanto no parece que sea suficiente para considerar como hecho de la circulación el que un remolque sea considerado vehículo a

motor, a los efectos de la obligación de aseguramiento. Una cosa es esta afirmación y otra distinta es que, en las circunstancias descritas, este “vehículo a motor” haya ocasionado el fallecimiento del mecánico. Los daños se producen por la mala colocación de los elementos de anclaje cuando se estaba reparando el remolque -hecho atribuible al propio mecánico- y, en todo caso, eran derivados de una actividad industrial por parte quien lo estaba manipulando, pero nunca por el propio remolque ni mucho menos por la circulación<sup>619</sup>.

Supuestos similares al descrito en los párrafos precedentes y que se dan con relativa frecuencia son los daños ocasionados al cambiar una rueda del vehículo, como consecuencia, generalmente, de un pinchazo de la misma. En estos casos, se discute si esta actividad, que constituye una parada del vehículo que iba circulando, está o no dentro del ámbito de la circulación. En definitiva, si forma o no parte del riesgo circulatorio al que se refiere el artículo 1 de la LRCSCVM o el 2 de su Reglamento.

En el asunto que dio lugar a la sentencia de la Audiencia Provincial de Cádiz (Sección 2ª), de 7 de enero de 2009 (JUR 2009\159557), viajando el actor en el vehículo conducido por el demandado, aquél sufrió un pinchazo y al proceder ambos a cambiar la rueda, el turismo -que no estaba convenientemente inmovilizado con el freno de mano- cayó desde el lugar hasta donde había sido elevado con la mala fortuna de aprisionar la mano del actor, causándole lesiones de cierta entidad en dicho miembro. Para la sentencia, que confirma la de instancia, no se trata de un hecho de la circulación y, en consecuencia, está fuera del ámbito de la LRCSCVM, por lo que no se puede condenar a la entidad aseguradora. La Audiencia, refiriéndose a la parada del vehículo por un pinchazo, indica que *“Es cierto que el vehículo estaba parado y que ello tenía que ver con una incidencia típica de la circulación, cual es una avería -en el caso, el pinchazo de una rueda-, pero a partir de ahí entender que el vehículo se encontraba "circulando"*

---

<sup>619</sup> Así lo entendió también la sentencia de la Audiencia Provincial de Sevilla (Sección 11ª), de 27 de mayo de 2007 (JUR 2007\260257). En este caso, los hechos se produjeron cuando el semirremolque con el contenedor encima, desenganchado de la cabeza tractora, estaba estacionado en un descampado al lado de una valla y a causa de que cedió el terreno por la humedad del mismo, se hundió uno de los apoyos y volcó el semirremolque. La sentencia, después de referirse a los conceptos de hecho de la circulación y vehículo a motor, indica: “Partiendo de ambos conceptos no escapa que la circulación implica el tránsito por vía pública, que es compatible con paradas motivadas por ello, de lo que cabe derivar que el estacionamiento de la plataforma desenganchada de la cabeza tractora y por tanto sin posibilidad de tener movimiento autónomo y cuyos daños se producen por su vuelco, no es un hecho de la circulación porque aquel no deriva del desplazamiento del vehículo”.

*en un sentido amplio, es imposible. Se trataba de una actividad meramente accesoria al hecho circulatorio, el sentido de ser preparatoria y previa a la puesta en circulación del vehículo en cuestión. Nótese que por la misma razón, cualquier incidencia surgida mientras un vehículo es reparado en un taller o cuando es lavado por su propietario haría surgir un hecho de la circulación típico y susceptible de ser amparado por el seguro obligatorio, y no parece que tal sea la extensión dada por el legislador a su cobertura”.*

En ocasiones, los pinchazos de ruedas del vehículo provocan daños como consecuencia de una parada repentina o por estacionar el vehículo en un lugar no adecuado, ocupando parte de la vía, con la consiguiente obstaculización de la circulación de los vehículos que transitan por la misma, generando un riesgo para éstos. Es el caso juzgado por la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 5ª), de 4 de abril de 2007 (JUR 2007\271771), que confirmó la condena del conductor de un camión que estacionó en el arcén, ocupando parte de la vía. Esta situación de riesgo relevante al detener el camión en un viaducto de 200 mts. de longitud, provocó un accidente múltiple.

No es infrecuente que los pinchazos de las ruedas provoquen accidentes por la pérdida del control del conductor del vehículo. Entendemos que estos supuestos serían asimilables a los fallos mecánicos y, en consecuencia, de acuerdo con el párrafo segundo del artículo 1 de la LRCSCVM, donde se establece que “...no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos”, debería responder el conductor del vehículo y su aseguradora, aunque no tuviera culpa en el accidente. No debemos olvidar que el criterio de atribución de responsabilidad civil de la LRCSCVM es objetivo por el riesgo creado por la conducción de vehículos a motor, lo que se traduce en que el conductor responde con culpa y sin culpa, salvo los casos de culpa exclusiva de la víctima (también concurrente) o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo<sup>620</sup>.

---

<sup>620</sup> En la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 17ª), de 26 de junio de 2000 (JUR 2000\284249), el condenado en primera instancia por haber invadido el carril por el que circulaba correctamente una furgoneta, alegó en su recurso de apelación, que fue desestimado, que la furgoneta había colisionado contra él, por haber perdido su conductor el control de la misma, debido a un pinchazo de una rueda.

Como hemos apuntado más arriba, existen otros supuestos, tal vez menos estudiados por la jurisprudencia porque los daños ocasionados son menores, en los que participan en los accidentes vehículos estacionados. Así son frecuentes los daños producidos por el viento, que provoca la caída de una motocicleta debidamente estacionada y que ocasiona daños a otro vehículo que está a su lado o los casos de desplazamiento de vehículos por no dejar bien accionados sus elementos de seguridad, como el freno de mano o una velocidad metida, que provocan daños con el motor parado. En estos casos, entendemos que, en general, deben ser considerados como hechos de la circulación, por cuanto que el conductor no ha tomado las debidas precauciones a la hora de estacionar su vehículo<sup>621</sup>. Si aparcamos una motocicleta al lado de otro vehículo en una zona ventosa o estacionamos el vehículo en una calle con pendiente sin accionar correctamente sus mecanismos de seguridad, consideramos que son conductas imputables al conductor del vehículo y que forman parte del ámbito circulatorio<sup>622</sup>. Cuestión distinta sería que la caída de la moto aparcada, que ocasiona daños a otros vehículos, fuera debida al empuje intencionado o no de una persona ajena al conductor de la misma o que el viento que hace caer la motocicleta sea de una intensidad anormal, que permitiera considerar el supuesto como fuerza mayor y, por tanto, excluido también de la LRCSCVM, en virtud de su artículo primero.

Lo mismo cabría decir en los supuestos, mucho más usuales que los anteriores, de daños producidos por la apertura de puertas cuando el vehículo está parado<sup>623</sup>. Estos

---

<sup>621</sup> Así lo entiende la SAP de León (Sec. 1ª), nº 570/2009, de 24 de noviembre de 2009. Un vehículo parado se deslizó y aprisionó el pie de un peatón. Para la Sala, el vehículo estaba en movimiento porque no fue debidamente inmovilizado, y constituía un riesgo para los usuarios de la vía pública y, además, la detención -que no fue tal porque el vehículo se deslizó- no tiene carácter permanente, sino puramente instrumental: se estaciona para detener el vehículo a la espera de su utilización. En definitiva, el desplazamiento de un vehículo por su incorrecta inmovilización o por su inadecuada colocación, constituye un hecho de la circulación y, concretamente, una infracción de las normas de seguridad vial.

<sup>622</sup> Es el caso analizado en la SAP de Pontevedra, de 18 de mayo de 2011 (JUR 2011\195308). Se trata del vuelco de una moto de correos, asegurada en el CCS, que, después de ser aparcada ocasiona daños al vehículo que estaba a su lado. Pese a quedar acreditado que había un fuerte viento, no calificado como riesgo extraordinario, la Sala entiende que hubo negligencia por parte del asegurado, por no tomar las precauciones necesarias, en función de las circunstancias concurrentes, condenando al CCS por los daños ocasionados al vehículo aparcado.

<sup>623</sup> La SAP de Las Palmas, de 13 de junio de 2006 (JUR 2006\279895), considera que los daños por la apertura de una puerta de un vehículo policial parado, tras una patada de una detenida, son causados en el ámbito circulatorio. En el mismo sentido, la SAP de Sevilla, de 9 de diciembre de 2010 (JUR 2012\304288), precisa que los daños causados a un peatón por la apertura de una puerta, son un hecho de la circulación. Para la Sala, “Que el hecho controvertido debe enjuiciarse como de la circulación no

accidentes suelen darse con frecuencia al bajarse de un taxi, cuando el usuario procede a la apertura de la puerta. En estos casos, lo que se discute no es si estamos o no ante un hecho de la circulación, que se da por hecho, sino la responsabilidad en el accidente, porque en muchas ocasiones los daños se producen a motos, bicicletas y otros vehículos que circulan indebidamente, adelantando por la derecha del taxi parado<sup>624</sup>.

La SAP de Valencia de 21 de febrero de 2001 (JUR 2001\126283), resuelve un accidente ocasionado por la puerta de un vehículo que acababa de estacionar. El fuerte viento impulsó la puerta de la esposa del conductor y le ocasionó diversos daños personales. La entidad aseguradora del vehículo, que había sido condenada en primera instancia, alegó en su recurso de apelación, que los daños se habían producido por el viento y, en consecuencia, no se trataba de un hecho de la circulación.

La Sala considera que el hecho de "aparearse la actora del vehículo parado pero en marcha conducido por su esposo, propietario del vehículo, y ser golpeada por la puerta del mismo" es una situación de hecho amparada por el SOA suscrito con la entidad aseguradora. La sentencia, para argumentar su posición, hace alusión a otros pronunciamientos de AAPP, como la SAP de Palencia, de 3 de junio de 1999 (AC 1999\1486), cuando resuelve "el recurso debe ser desestimado porque la expresión "daños y perjuicios ocasionados con motivo de la circulación de vehículos de motor "no significa como parece entender la recurrente que necesariamente el vehículo tenga que

---

ofrece duda ya que el vehículo en cuestión estaba cumpliendo su principal función de transporte, por más que estuviera estacionado accidentalmente en la vía pública. Los términos en los que se pronuncia la ley y la principal finalidad que anima el instituto del seguro obligatorio en la materia hacen inviable la pretensión de exoneración que, en este punto, esgrime la compañía aseguradora, que no puede así escapar de la función que profesionalmente debe asumir”.

<sup>624</sup> La sentencia de la Audiencia Provincial de Zaragoza (Sección 1ª), de 28 de junio de 2001 (JUR 2001\230102), resuelve en accidente de esta naturaleza, en el que la pasajera de un taxi, al bajarse del mismo, no advierte la presencia de una bicicleta que adelantaba indebidamente al taxi por la derecha. Para la sentencia, “no puede negarse que el Sr. Maestro Aragón que conducía la bicicleta de su propiedad por la parte derecha de la calzada, haciéndolo por el espacio existente entre el Auto-taxi que acababa de detenerse y otro vehículo aparcado a su derecha, lo hacía sin percatarse de la luz de intermitencia que advertía la posibilidad de que algún pasajero pudiera bajar del taxi; pero no es menos cierto, que ni el conductor de éste, ni básicamente la ocupante Sra. M. E., prestara la atención adecuada a la circulación que pudiera existir, lo que hace que abra la puerta para descender del taxi, sin constatar la presencia del ciclista, al que golpea con la puerta, haciéndole caer al suelo y produciéndose las lesiones que constan en las actuaciones. Por todo ello, la causa principal de la producción del accidente, la constituye la actuación de la pasajera, que omitió aquellas normas elementales que se deben adoptar en una vía pública para subir o descender de un vehículo parado en la misma, en tanto que la negligencia del conductor de la bicicleta debe considerarse secundaria”. La sentencia valora en un 60% la responsabilidad de la conductora y, por tanto, el porcentaje del daño que debe asumir la entidad aseguradora del vehículo taxi y en un 40% la del conductor de la bicicleta”.

estar circulando o en movimiento para que los daños que cause puedan tramitarse por el llamado juicio verbal del automóvil, sino que tales daños tengan su causa u origen en un hecho de la circulación de vehículos de motor, y parece evidente que constituyen daños ocasionados con motivo de la circulación los que pueda causar un vehículo indebidamente aparcado que provoca una colisión o los que pueda causar el conductor de un vehículo detenido, que imprudentemente abre la portezuela del mismo y golpea a otro usuario de la vía pública".

En definitiva, como hemos señalado al principio de este epígrafe, se podría decir que, como regla general, los vehículos parados o estacionados no son susceptibles de ocasionar hechos de la circulación. Sin embargo, hay muchas ocasiones que, por estar dentro de la esfera de la circulación, esta regla general podría tener distintas excepciones, en función de una serie de circunstancias, que deberían ser analizadas caso a caso.

### **2.5.2 Caídas al subir o bajar de los vehículos (autobuses)**

Como hemos puesto de manifiesto, también se habitual que se produzcan daños, sobre todo en las personas mayores, al subir o bajar de un vehículo y, más concretamente, al hacerlo de los autobuses. En estos casos, se discute si los daños deber ser indemnizados por el SOA -por tratarse de un hecho de la circulación-, por el Seguro Obligatorio de Viajeros<sup>625</sup> o por ambos, que es la solución más favorable para las víctimas.

En la sentencia de la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 1ª), de 26 de julio de 2007 (JUR 2007/284054), que estudia un supuesto de caída de una persona al subir a un autobús, la Audiencia desestima el recurso de apelación de la aseguradora, que había sido condenada en primera instancia, señalando que en este caso las lesiones se han producido con motivo de la circulación del autobús o, dicho de otra manera, por el riesgo creado por la conducción del mismo sin que quepa considerar que en el

---

<sup>625</sup> El Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros fue aprobado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 diciembre. BOE 28 diciembre 1989, núm. 311, [pág. 40139]. Según establece su artículo 1 "El Seguro Obligatorio de Viajeros tiene por finalidad indemnizar a éstos o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurran las circunstancias establecidas en este Reglamento".

Reglamento se excluya *"lo que se entiende por uso del vehículo en el ámbito del transporte público"* porque, añade la sentencia, *"cuando el Reglamento expone qué hechos no se consideran de la circulación, menciona "los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas", "los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor especialmente destinados para ello" y la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes", no mencionando lo que afirma la recurrente"*.

Con respecto al Seguro Obligatorio de Viajeros, la sentencia sostiene que el seguro obligatorio de viajeros no es incompatible con el seguro de responsabilidad civil ni lo excluye, desde el momento en que el artículo 3 de su Reglamento establece que *"El seguro obligatorio de Viajeros no libera a las empresas transportistas, a los conductores de los vehículos, o a terceros de la responsabilidad civil en que, dolosa o culposamente, pudieran incurrir por razón del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad"*.

Sobre este tipo de accidentes, la Audiencia Provincial de Asturias (Sección 5ª), como puso de manifiesto en la sentencia de 12 de diciembre de 2002 (JUR 2003\64573), considera incluido en el concepto de hecho de la circulación, conforme a la legislación del SOA y al SOV, *"las incidencias surgidas en los momentos en que los usuarios de un vehículo de servicio público suben o se apean del mismo"*, puesto que se trata de conductas que afectan al ámbito de circulación rodada y a través de las que se pueden manifestar resultados dañosos”.

Más recientemente, la STS (Sala 1ª) de 19 de septiembre de 2011 (RJ 2011\6424), se ha pronunciado sobre la compatibilidad del SOA y del SOV. La Sala, después de exponer las distintas posiciones de las AAPP sobre la compatibilidad o no de ambos seguros y los argumentos de cada una de ellas, se pronuncia a favor de la compatibilidad de ambos seguros, debido a su distinta naturaleza jurídica<sup>626</sup>.

---

<sup>626</sup> Así, precisa que: “en STS (Sala 1ª) de 8 de octubre de 2010 (RJ 2010\7444), esta Sala ha acogido el criterio favorable a la compatibilidad de ambas indemnizaciones. La sentencia, recaída también en un

Más problemático es el asunto visto por la sentencia de la Audiencia Provincial de Granada (Sección 5ª), de 21 de noviembre de 2008 (JUR 2009\60533), en el que las lesiones de un trabajador de recogida de basuras se producen cuando, después de haber volcado unos contenedores al interior del camión y para el traslado hasta el siguiente punto de recogida, el trabajador sube al estribo existente en la parte posterior asiéndose a la agarradera y avisando al conductor para que iniciara la marcha. Una vez iniciada ésta, sufrió un golpe en la rodilla quedando atrapado entre el estribo y el elevador de los contenedores y, aunque dio gritos para que parase el camión, éste no lo hizo hasta llegar al siguiente punto distante unos veinticinco metros, sufriendo graves lesiones.

La sentencia de instancia considera que se trata de un accidente laboral y no un hecho de la circulación. Sin embargo, ante el recurso de apelación de la víctima, la Audiencia entiende que, aunque las lesiones se producen en el desarrollo de la actividad laboral del actor, por lo que pudiera calificarse asimismo como accidente laboral, no cabe duda de que tales lesiones se han producido como consecuencia de un hecho de la circulación, dado que ocurre cuando el trabajador marcha en un vehículo de motor mientras éste se desplaza. Por tanto, encaja en el artículo 1.1 de la LRCSCVM, sin que sea obstáculo el argumento de que se estaban desarrollando actividades industriales, en la medida en que el vehículo transitaba por una vía pública y en tal caso no es aplicable la excepción del artículo 3.2 del Real Decreto 7/2001 de 12 de enero que aprobó el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación a vehículos de motor. Por tanto, se trata de un hecho cubierto por el Seguro Obligatorio y de ahí la legitimación de la entidad aseguradora para soportar la acción que se ejercita.

---

litigio en el que, como el actual, se debatió la posible responsabilidad con cargo a ambos seguros derivada del accidente sufrido por un pasajero que se cayó en el autobús en el que viajaba, declaró que la negativa de la AP a indemnizar con cargo al SOV por ausencia de culpa o responsabilidad del conductor del vehículo constituía una decisión errónea, toda vez que, a diferencia del seguro de responsabilidad civil, el seguro obligatorio de viajeros otorga a todo viajero que utilice un transporte público y en el momento del accidente esté provisto del título de transporte, el derecho a ser indemnizado «siempre que se produzca el hecho objetivo del accidente o daño, con independencia de la culpa o negligencia del conductor, empresario, o empleados, e incluso tercero, hasta el límite y en las condiciones establecidas en el mismo», de tal forma que para ser acreedor de la indemnización con cargo a dicho SOV bastará acreditar la condición de viajero con el correspondiente título de viaje y que los daños corporales deriven de alguna de las causas previstas en el artículo 7 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre, así como que no concurren las causas de exclusión del artículo 9 (según el cual la protección del Seguro no alcanzará a los asegurados que provoquen los accidentes en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas, estupefacientes o estimulantes o mediante la comisión de actos dolosos)”



Recientemente, se ha pronunciado sobre esta cuestión la SAP de Álava, de 21 de julio de 2014 (JUR 2014\257201). Se trataba de analizar si las lesiones producidas a la actora, al bajar de un autobús, estando las escaleras mojadas, como consecuencia de haber ocurrido los hechos un día lluvioso, podrían estar dentro de la consideración de hecho de la circulación. La sentencia de instancia considera que la caída de la demandante, al estar el autobús parado aún con el motor en marcha, no puede considerarse como un hecho de la circulación. Sin embargo, la Audiencia Provincial de Álava, que estima el recurso de apelación de la actora, entiende que la caída sufrida por un pasajero al entrar o salir de un autobús debe entenderse como hecho de la circulación aun cuando el vehículo se encuentre parado, como es el caso.

La Sala, haciendo alusión a dos recientes sentencias del Tribunal Supremo (2 de diciembre de 2008 y 6 de febrero de 2012), que analizaremos en el siguiente epígrafe, por cuanto que se trata de daños causados por incendio de un autobús y de un camión, y a otras de AAPP, en las que se considera hecho de la circulación aún cuando el vehículo está parado, concluye que *“aún en la interpretación más restrictiva del concepto de hecho de la circulación, se considera que aunque el vehículo no esté en movimiento, si se encuentra con el motor ya encendido, podremos entender que se trata de un hecho de la circulación”*.

A continuación la Audiencia, se empeña en buscar la culpabilidad de la empresa propietaria del autobús y del conductor del mismo. Dice, por ejemplo, que: *“se impone la inversión de la prueba, correspondiendo a las demandadas acreditar que emplearon toda la diligencia, pero nada de esto ha hecho, ni ha declarado el conductor del autobús, ni tampoco Ulacia ha presentado la documentación que acredite que el autobús había pasado la revisión y que cumplía con la normativa vigente y que el suelo de las escaleras era antideslizante, por lo que se impone la presunción de culpa en la actuación de los responsables.”*.

Creemos que la solución a la que llega la Sala es correcta, pues estamos ante un hecho de la circulación, pero no es válida su argumentación. La responsabilidad objetiva atenuada establecida en el artículo 1 de la LRCSCVM, no presume la culpa del

causante, sino que éste responde tenga o no culpa, salvo que estemos ante una causa de exoneración de la responsabilidad.

En este caso, estamos ante un hecho de la circulación por el que debe responder el conductor del vehículo y, consiguientemente, la empresa y el asegurador obligatorio. El siniestro constituye una realización fortuita del riesgo circulatorio. Pertenecce al riesgo creado por el uso del autobús para su circulación que se produzca una caída por estar mojadas las escalerillas. Se trata de una realización causal del riesgo. La razón por la que es correcta la condena es porque se está ante un daño circulatorio producido fortuitamente, por pertenecer el hecho dañoso a la esfera del riesgo desencadenado. Para condenar al conductor, dado que se está ante una responsabilidad objetiva, en uno de los pocos casos en que funciona como tal, por no operar el criterio prioritario de la culpa, deja de captarse, precisamente, que el hecho se produjo por una fuerza mayor propia del riesgo desplegado, es decir, por una fuerza mayor endógena o por un caso fortuito por el que tiene que responder el conductor.

Cuestión distinta es que, dadas las condiciones climatológicas del día, estado verificable de que las escalerillas estaban mojadas y condiciones físicas de la propia lesionada, podría perfectamente haberse apreciado una cierta concurrencia culposa de ella.

Por tanto, para concluir este epígrafe, según lo dicho, las caídas al subir o bajar de un vehículo, a nuestro juicio, forman parte del riesgo circulatorio<sup>627</sup>, pudiendo ocurrir el hecho por una fuerza mayor intrínseca a este riesgo, independientemente de que haya o no culpa del conductor del vehículo. Ahora bien, si se puede demostrar la concurrencia

---

<sup>627</sup> La SAP de Madrid, de 23 de septiembre de 2009 (AC 2010\675), mantiene que los accidentes ocurridos en el acceso a un vehículo al objeto de iniciar un viaje, se comprenden dentro del concepto de hecho de la circulación. En el mismo sentido, el AAP de Madrid, de 18 de diciembre de 2009 (JUR 2010\68382) precisa que “debe acogerse una interpretación amplia del término “hecho de la circulación”, debiendo incluirse no solo los daños causados cuando el vehículo esté circulando por vías urbanas o interurbanas, sino también cuando tales daños tengan su origen cuando se esté accediendo al vehículo, y por la conducta del conductor al abrir o cerrar las puertas se causan lesiones a un pasajero que este accediendo o descendiendo del vehículo, interpretación que debe entenderse que es conforme no solo a lo establecido en el artículo 3.1 del Reglamento vigente en la fecha en que se produjeron las lesiones, o el artículo 2.1 del Reglamento vigente, sino también por las propias exclusiones que dichos preceptos establecen, sin que se excluyan de la cobertura del seguro obligatorio, los daños que se puedan ocasionar aunque el vehículo este detenido, debiendo entenderse que es un hecho de la circulación los daños que puedan sufrir los pasajeros al subir o bajar del vehículo, cuando tenga su origen en una conducta o actuación del conductor”.

de culpas o la culpa exclusiva de la víctima, que rompiera el nexo causal, el conductor y, por ende, la entidad aseguradora, podrían quedar liberados parcial o totalmente, según los casos, de hacerse cargo de los daños sufridos por el perjudicado<sup>628</sup>.

Pensemos en el caso, nada infrecuente, del pasajero que se cae cuando, estando el autobús parado, va caminando hacia su asiento. Este supuesto, al igual que el anterior, forma parte del riesgo circulatorio y, generalmente, será un caso fortuito, que, como hemos defendido, está amparado por el artículo 1 de la LRCSCVM. No se trata de intentar desvirtuar la presunción de culpa que podría recaer sobre el conductor, como tratan de argumentar muchas sentencias, sino de que éste debe responder por controlar el riesgo en cuestión, salvo que demuestre algunas de las causas de exoneración de su responsabilidad.

### **2.5.3 Daños producidos por el incendio de vehículos**

Los casos de daños ocasionados por un vehículo que sufre un incendio y se propaga a otros vehículos, bienes o, incluso, personas, han sido, como hemos indicado, bastante numerosos y no siempre la jurisprudencia ha mantenido una posición uniforme, pese a que ha habido algunas sentencias del Tribunal Supremo sobre esta cuestión<sup>629</sup>.

El incendio de un vehículo puede ser originado por distintos factores. Puede producirse por hecho fortuito, por vandalismo, por un problema eléctrico que produce un

---

<sup>628</sup> Así se concluye en el caso analizado en la SAP de Barcelona, de 11 de diciembre de 2014 (JUR 2015\63192). Para la Sala, estamos ante un hecho de la circulación, sin embargo, “la caída de la demandante tiene lugar cuando camina de espaldas y no se apercibe del último escalón, debidamente destacado en amarillo, que separaba la escalera de acceso de la plataforma del autobús. Y camina de espaldas para mejor arrastrar el carrito de la compra que llevaba el cual, como es lógico, dificultaba a la par que entorpecía sus movimientos. En estas circunstancias, nos parece que la propia negligencia de la víctima permite descartar la imputación objetiva del accidente al conductor del autobús por más que la responsabilidad por daños personales se configure de riesgo por la circulación de vehículo de motor por cuanto, con ocasión de las caídas accidentales, es también doctrina jurisprudencial reiterada que 'no puede apreciarse responsabilidad en los casos en los cuales la caída se debe a la distracción del perjudicado o se explica en el marco de los riesgos generales de la vida por tratarse de un obstáculo que se encuentra dentro de la normalidad o tiene carácter previsible para la víctima (así por ejemplo la STS de 31 mayo 2011)’”.

<sup>629</sup> Sobre este asunto, vid. estudio de MARTÍNEZ TELLO, G., “El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 11, año 47, diciembre de 2011, págs. 6 y ss.

cortocircuito en el vehículo, etc. Podríamos decir que se puede producir por causas exógenas o por causas endógenas, en ambos casos al propio vehículo y a la conducción.

En líneas generales, la jurisprudencia se inclina por considerar como hecho de la circulación cuando el incendio se produce por causas endógenas al propio vehículo o a la conducción, como por ejemplo los fallos eléctricos que provocan un cortocircuito que incendia el vehículo. Por el contrario, cuando el incendio se produce por causas ajenas al vehículo o a la conducción, la jurisprudencia, con distintos matices, entiende que estos supuestos no encajan dentro del ámbito de la LRCSCVM. Bien es cierto que, en todo caso, el combustible almacenado es decisivo para que se produzca el incendio del vehículo, si bien esto no puede ser un elemento a tener en cuenta a la hora de determinar si estamos o no ante un hecho de la circulación<sup>630</sup>.

La cuestión parece fácil de resolver aplicando los criterios indicados en el párrafo anterior. Sin embargo, en muchas ocasiones nos encontramos con un problema de prueba sobre cómo han sucedido los hechos. Abrasado el vehículo después del incendio, por lo general, resulta difícil de determinar la causa que ha originado el incendio del mismo. Esto nos plantea el problema de determinar sobre quién recae la carga de probar cómo se han producido los hechos. Como *a priori* no sabemos si es un hecho de la circulación, no podríamos aplicar el régimen de responsabilidad objetiva instaurado en la LRCSCVM. De la misma forma, tampoco sabemos, en un primer momento, si no lo es, por lo que tampoco se podría decir, al menos a nivel teórico, que deba regir siempre el régimen general, de que deba ser el que reclama el daño el que deba probar la culpa del causante, según lo dispuesto en el artículo 217 de la LEC.

A tal efecto, la sentencia de Sala 1ª del Tribunal Supremo de 10 de octubre de 2000 (RJ 2000\9192), en un supuesto en el que un vehículo cubierto por mantas y trapos para evitar las heladas se incendia y ocasiona daños a otro vehículo aparcado a su lado y a

---

<sup>630</sup> En esta línea, vid. FERNÁNDEZ ENTRALGO, J. “El hecho de la circulación y la definición...”, op. cit., pág. 32, que entiende que: “Para que pudiera considerarse hecho de la circulación (como se entendió en ocasiones en la práctica judicial a efectos de encauzar demandas de responsabilidad por el procedimiento del juicio verbal civil) sería preciso argumentar que el combustible almacenado es necesario para que el vehículo funcione además de acreditar un fallo previo del conductor si se pretende el resarcimiento de daños producidos en las cosas, ya que el artículo 1 LRCSCVM y el 9 de su Reglamento requieren que se prueba la derivación de esos daños de un manejo del vehículo constitutivo de al menos culpa o imprudencia civil”.

una vivienda, considera que la combustión del vehículo nada tiene que ver con la circulación del mismo: “no es un accidente surgido con ocasión de la circulación, por lo que está fuera de lugar acudir a su legislación específica para resolver el problema de la imputación de daños”. Aplica, por tanto, las reglas generales sobre quién tiene la carga de probar los hechos alegados. En este caso, no quedó probado cómo se produjo el incendio del vehículo y, en consecuencia, el alto tribunal, casó la sentencia de la Audiencia Provincial de Lugo, confirmando la sentencia de primera instancia, que había desestimado la demanda inicial contra el propietario del vehículo y su aseguradora.

La sentencia, citando la de primera instancia, argumenta que: *“no ha podido determinarse cuál ha sido la causa del origen del mentado fuego, e incluso, en las diferentes periciales practicadas, incluida la dictaminada como diligencia para mejor proveer, no puede apreciarse que la actitud del propietario del vehículo donde se originó haya sido negligente, pues es del todo imprevisible que un vehículo, de otro lado en estado normal o usual de conservación y de no excesiva antigüedad, se incendie a consecuencia de un cortocircuito o de cualquier otro motivo que el sujeto ignoraba por completo, ya que en la conciencia y conocimiento de cualquier persona normal no es pensable siquiera que un vehículo en circunstancias de conservación también normales, pueda siquiera incendiarse, y mucho menos propagarse a otros bienes de ajena propiedad causando como consecuencia daños de la entidad de los indicados en los pleitos acumulados. Por todo ello, y concurriendo la circunstancia eximente de la responsabilidad de don Andrés C. F., procede la desestimación de la demanda en cuanto al mismo debiéndose predicar lo mismo respecto de la aseguradora de su automóvil”*.

En el mismo sentido se había pronunciado también la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 10 de febrero de 1998 (RJ 1998\752), sosteniendo, en un supuesto de incendio de un vehículo estacionado, que el seguro obligatorio lo que protege son los riesgos de la circulación y no los daños producidos por cualquier causa cuando los vehículos no están circulando, o no se trata de un daño con ocasión de la circulación. Como señalaba la sentencia del Tribunal Supremo de 1 de marzo de 1982 (RJ 1982/1277), el seguro obligatorio cubre los riesgos de la circulación, no los daños

provocados a los vehículos, pues de no ser así no se habría incluido junto al concepto de vehículo de motor el hecho de la circulación.

Sin embargo, existe otra corriente jurisprudencial que aboga por trasladar la carga de la prueba al conductor o al propietario del vehículo incendiado y, en consecuencia, si no logra probar que el incendio fue producido por causas externas a la conducción, va a ser condenado junto a su aseguradora, en su caso<sup>631</sup>. En definitiva, presume la culpa del propietario del vehículo por el hecho de serlo. Es el caso juzgado en la sentencia de la Audiencia Provincial de Castellón de 15 de julio de 2009 (AC 2009\1502), en el que una furgoneta aparcada causa daños a otro vehículo. La sentencia, aludiendo a otra del Tribunal Supremo de 2005, sostiene que “no habiéndose podido determinar la causa del incendio, está claro que tuvo su origen en la furgoneta propiedad del demandado, y por tanto, aunque se desconoce la causa del incendio, el mismo debe atribuirse la responsabilidad al dueño del vehículo incendiado por los daños causados en sede del artículo 1902 Código Civil, ya que la parte actora ha cumplido con probar el hecho causal generador del daño, no habiendo probado la parte demandada que el incendio fuera consecuencia de una incidencia extraña, que excluyera la presunción de que el evento fue debido a culpa suya. En este sentido, la STS de 3 de febrero de 2005 (RJ 2005\1836) "...no todo incendio es caso fortuito, y que no basta para llegar a tal conclusión que el siniestro se hubiera producido por causas desconocidas (...) de modo que generado un incendio dentro del ámbito del poseedor, hay que presumir que le es imputable salvo que pruebe que obró con toda la diligencia". Es por ello que el dueño de la furgoneta incendiada debe de indemnizar a los actores en los perjuicios producidos, más los intereses correspondientes”.

Más lejos llega la SAP de Las Palmas, de 16 de julio de 2013 (UR 2013\319245), al argumentar la inversión de la carga de la prueba en estos casos, entendiendo que el vehículo estacionado es un elemento generador de riesgo. Para la Sala, “este tipo de

---

<sup>631</sup> Entiende MARTÍNEZ TELLO. G., “El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento...”, op. cit., págs. 9 y 10, “que se considera por esta parte de la jurisprudencia que aunque se hallen los vehículos detenidos y aparcados, sus motores implican un peligro potencial y son susceptibles de incendiarse si no están en debidas condiciones de mantenimiento (S. Aud. Provincial de Asturias, Sección 5ª, de 28-diciembre-1999, Cádiz, Sección 4ª, de 26-7-1999 y Baleares, Sección 4ª de 21-6-1999) y que el hecho de que se incendie un automóvil estando parado y con el motor apagado, aunque es raro y poco probable, no es imprevisible”.

sucesos, en que el daño es originado por un vehículo a motor, típico del maquinismo de la edad moderna, sí estamos en presencia de un hecho de responsabilidad por riesgo, de tal manera que la culpa en este caso puede presumirse, y consiste en la no prevención a través de la vigilancia y el mantenimiento exquisito del daño derivado del riesgo generado por el vehículo aparcado, dotado de mecanismos de elevado riesgo, complejos sistemas eléctricos, motor de propulsión por combustible inflamable, facilidad de producción de cortacircuitos, etc. Por tanto, sólo cuando el propietario pruebe que ha realizado todos los actos de cuidado y vigilancia en los distintos indicadores de riesgo derivado del vehículo podrá exonerarse de la responsabilidad *cuasi* objetiva, correspondiendo a dicha parte causante del daño la prueba de su exención de responsabilidad, y no a la inversa como sostiene la sentencia apelada, que declara que es posible que el incendio fuera fortuito, aplicando erróneamente la teoría de la responsabilidad en los supuestos de creación de riesgo, que exige la prueba -y no sólo la eventualidad- del hecho fortuito”.

Nos parece excesivo presumir la culpa del propietario del vehículo y, por tanto, si no logra demostrar que obró con la diligencia debida, será responsable de los daños causados y, por ende, su entidad aseguradora. ¿Cuál debe ser la diligencia debida del propietario de un vehículo que está aparcado en la vía pública? O dicho de otro modo ¿qué medidas debe adoptar el conductor o el propietario de un vehículo que aparca en la vía pública para evitar que se produzca un incendio del vehículo?

Entendemos que la diligencia del conductor del vehículo o del propietario no debe ir más allá de estacionar el vehículo correctamente y que éste se encuentre en buen estado, habiendo pasado los reconocimientos e inspecciones oportunas<sup>632</sup>. Tan sólo en los casos de abandono del vehículo podría achacársele responsabilidad al propietario del mismo. Pero, incluso en este caso, tampoco sería un hecho de la circulación si no se logra probar que el incendio ha ocurrido por causas internas al propio vehículo. Y si no es un

---

<sup>632</sup> El estándar de responsabilidad que es exigible a un propietario de un vehículo, viene determinado en el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que establece: “Los titulares y, en su caso, los arrendatarios de los vehículos tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, sometiendo a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impidiendo que sean conducidos por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente”.

hecho de la circulación, podría ser responsable el propietario por no haber cumplido con la diligencia debida, pero no la aseguradora del vehículo<sup>633</sup>, por cuanto que esta falta de diligencia nada tiene que ver con la circulación del vehículo, sino con derechos inherentes a la propiedad<sup>634</sup>.

En definitiva, consideramos que a la titularidad o posesión de un vehículo, cuando está parado, a diferencia de lo que ocurre cuando está circulando, no le es aplicable la teoría del riesgo, por cuanto que no está poniendo en peligro a las personas o los bienes y, por tanto, no debiera aplicarse la presunción de culpa del causante, para que sea su titular el que demuestre su diligencia o, en su caso, la culpa de la víctima, de un tercero o cualquier otra causa de exoneración de la responsabilidad civil.

Por otro lado, con respecto al nexo de causalidad, existe una jurisprudencia bastante consolidada que establece en estos supuestos de incendio de vehículos que es precisa la existencia de una prueba terminante, sin que sean suficientes meras conjeturas, deducciones o probabilidades, y que *"la prueba del nexo causal incumbe al actor, el cual debe acreditar la realidad del hecho imputable al demandado del que se hace surgir la obligación de reparar el daño causado"*. En este sentido, muchas sentencias de AAPP, en supuestos de incendios de vehículos acuden y citan la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 30 de junio de 2000 (RJ 2000\5918), que declara: *"Constituye doctrina de esta Sala que para la imputación de la responsabilidad, cualquiera que sea el criterio que se utilice (subjetivo u objetivo), es requisito indispensable la determinación del nexo causal entre la conducta del agente y la*

---

<sup>633</sup> Estos casos, podría tener cabida dentro de la garantía de responsabilidad civil privada que tienen las pólizas multirriesgo del hogar.

<sup>634</sup> La sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña (Sección 4ª), de 12 de julio de 2004 (JUR 2005\32724), analiza un supuesto de daños por incendio de un vehículo que había sido abandonado por su propietario. Tanto la sentencia de instancia como la de la AP del A Coruña desestimaron las pretensiones del perjudicado, porque entienden que, aún en estos casos, la carga de la prueba le compete a la parte demandante, quien pretendió fundar la responsabilidad de la demandada en cuanto a la producción del incendio ocurrido el día 2 de enero de 1992 en el vehículo de su propiedad, que después de darlo de baja no se molestó ni en comprobar el lugar que se encontraba ni de retirarlo de la vía pública ni de ordenar el vaciado de las sustancias combustibles existentes en su interior, tales como gasolina o aceites de sus depósitos. Sin embargo, para la sentencia de la AP: "en el presente caso, como decíamos en nuestra sentencia de fecha 27 enero 2003 (JUR 2003\139424) se aprecian demasiadas dudas de hecho a los efectos de poder imputar a los demandados que, con una descuidada conducta, fueran los autores responsables subjetivamente del daño acaecido, y no podemos obviar que la carga de la prueba del nexo causal es algo que compete a la parte demandante conforme a reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo...".



*producción del daño (S. 11 febrero 1998), el cual ha de basarse en una certeza probatoria que no puede quedar desvirtuada por una posible aplicación de la teoría del riesgo, la objetivación de la responsabilidad o la inversión de la carga de la prueba (Sentencias 17 diciembre 1988 y 2 abril 1998). Es precisa la existencia de una prueba terminante (Sentencias 3 noviembre 1993 y 31 julio 1999), sin que sean suficientes meras conjeturas, deducciones o probabilidades (Sentencias 4 julio 1998, 6 febrero y 31 julio 1999). El «cómo y el por qué» del accidente constituyen elementos indispensables en el examen de la causa eficiente del evento dañoso (Sentencias 17 diciembre 1988, 27 octubre 1990, 13 febrero y 3 noviembre 1993). La prueba del nexo causal, requisito al que no alcanza la presunción ínsita en la doctrina denominada de la inversión de la carga de la prueba, incumbe al actor, el cual debe acreditar la realidad del hecho imputable al demandado del que se hace surgir la obligación de reparar el daño causado (Sentencias 14 de febrero 1994, y 14 febrero 1985, 11 febrero 1986, 4 febrero y 4 junio 1987, 17 diciembre 1988, entre otras)''.*

En todo caso, como señala la sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra (Sección 3ª), de 3 de noviembre de 2008 (JUR 2009\296049), la cuestión dista de ser pacífica por la doctrina de las AAPP. Así, un grupo de sentencias, avaladas por la STS citada de 10 de octubre de 2000, entienden que el incendio de un vehículo estacionado no es un hecho de la circulación, como la sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria de 26 de noviembre de 2003 (AC 2003/1652), la cual indicó que "el ámbito de responsabilidad amparado por el seguro obligatorio hay que referirlo a eventos dañosos acaecidos a causa de la circulación, no a eventos dañosos en los que de cualquier modo o manera haya intervenido un vehículo de motor". Criterio similar se adopta en las sentencias de las Audiencias Provinciales de Sevilla (Sección 5ª) de 14 de febrero de 2006 (JUR 2006/199778); de Málaga (Sección 6ª), de 10 de enero de 2001 (AC 201/317); de Málaga (Sección 4ª) 28 de enero de 2008 (AC 2008\1192 ) para el caso de vehículo estacionado 6 horas en recinto privado que se incendió espontáneamente; de Asturias (sección 5ª), de 27 de mayo de 2005 (JUR 2005/137574); de Cádiz (Sección 8ª), de 30 de enero de 2003 (JUR 2003/121815) y de Valencia (sección 9ª), de 27 de septiembre de 2000 (JUR 2000/301978), añadiendo en estas dos últimas que el aparcamiento o estacionamiento en espacio privado supone la ruptura con el hecho circulatorio.

Por el contrario, consideran que el incendio de un vehículo estacionado o aparcado constituye "hecho de la circulación" las sentencias de las Audiencias Provinciales de Castellón (Sección 2ª) de 20 de julio de 2002 (AC 2002/1285) y de 13 de septiembre de 2003 (JUR 2003/263775); de Baleares (Sección 4ª), de 27 de julio de 1998 y de 21 de junio de 1999; de Tarragona (Sección 1ª), de 12 de marzo 2003 (JUR 2003/193749) y de Huesca de 28 de febrero de 2001 (AC 2001/1209). Dentro de esta línea, las sentencias de las Audiencias de Vizcaya (Sección 5), de 13 de abril de 2007 (AC 2007/822) y de Baleares (Sección 4ª), de 2 de noviembre de 2004, consideraron el incendio como "hecho de la circulación", si bien entre sus razonamientos se añadió un criterio temporal consistente, en el caso resuelto por la Audiencia Vizcaína, en que el conductor aparcó el vehículo, retiró la llave y se produjo el incendio, de modo, se dijo, que lo ocurrido, no puede escindirse de la conducción; y en el resuelto por la Audiencia insular en que el incendio se produjo también instantes después de ser aparcado el vehículo, estando el motor todavía caliente.

Efectivamente, en algunas ocasiones el elemento temporal es decisivo para determinar si estamos o no ante un hecho de la circulación<sup>635</sup>. Parece razonable que si el incendio se ocasiona en el momento de arrancar el vehículo o al pararlo, se puede presumir que deriva de una causa interna del vehículo y, por tanto, que estamos ante un hecho de la circulación. En sentido contrario, si el incendio se produce pasado un cierto tiempo de haber estacionado el vehículo, también parece acertado que el incendio se ocasiona por causas externas a la conducción y, en consecuencia, los daños ocasionados estarían fueran del ámbito circulatorio. Así lo pone de manifiesto la sentencia de la Audiencia Provincial de Navarra (Sección 3ª), de 27 de febrero de 2008 recaída en un supuesto relativo a un incendio originado en el vehículo de la demandada cuando estaba estacionado en la plaza de garaje del edificio donde residía. Se afirma, en relación con

---

<sup>635</sup> En este sentido, vid. la Sentencia de la AP de Valencia (Sección 7ª), de 24 de febrero de 2014 (AC 2014/578), que indica: "la Sala se inclina por mantener el criterio sustentado por la Juez "a quo" en el entendimiento de que el incendio originado en un vehículo estacionado con vocación de permanencia no es un hecho de la circulación, salvo que se demuestre que su origen tiene una relación causal inmediata o próxima en el tiempo a la conducción o a la circulación previa del vehículo antes de ser completamente estacionado y parado su motor, que no es el caso". Sin embargo, a diferencia de lo que había hecho el juez de instancia, condena al propietario, precisando que es justo que el dueño de un vehículo haya de soportar, en contrapartida, los riesgos que el mismo pueda comportar cuando no se ha demostrado que se hubiera obrado con la diligencia debida en el mantenimiento, conservación y estado de funcionamiento del vehículo en cuestión".

las sentencias procedentes, que en los casos resueltos por ellas se trataba de supuestos en los que los vehículos incendiados llevaban varias horas o varios días estacionados, con lo que no se trataba de hecho propio de conducción. Pero en el caso resuelto por la sentencia mencionada, la Sala apreció perfiles propios que impedían llegar a la misma conclusión. Pues, además de la clase de aseguramiento suscrito, se practicó prueba pericial demostrativa de que el incendio tuvo su origen en una maniobra propia de la circulación como lo fue el estacionamiento, momento en que se produjo un fallo en la instalación eléctrica que dio lugar a una combustión interna, concretamente "al ser un fuego de propagación inicial lenta, el mismo se manifiesta varias horas después de estacionar el vehículo". El fallo, pues, se produjo en el momento de su estacionamiento, al aparcar y apagar el sistema eléctrico del vehículo, por lo que se produjo con ocasión de la circulación.

De esta suerte, la propia Audiencia Provincial de Navarra, en este caso la Sección 1ª, en sentencia de 14 de diciembre de 2000 (JUR 2001/65659) afirmó que "...por muy ampliamente que pretendamos extender dicho concepto -daños causados con motivo de la circulación-, éste no puede alcanzar al incendio exclusivo y excluyente del vehículo cuando se encuentre estacionado o aparcado, sin conexión con ningún hecho relativo a la propia circulación; pues aquél no tuvo lugar con ocasión de ponerse en marcha el vehículo o en el momento de apagar el motor o con ocasión de dicho apagado, por lo que no siendo un hecho derivado de la circulación o con motivo de ésta..." La de la misma sección de 19 de mayo de 2006 (JUR 226583) señala que "en la sentencia nº 141 de fecha 11 de junio de 2002 JUR 237025, siguiendo otra de fecha 27 de abril de 2000, sobre un incendio producido en un vehículo que llevaba varias horas estacionado, llegamos a la conclusión de que "no era un hecho de la circulación", por lo que no puede entenderse cubierto este incendio por el seguro concertado para el indicado turismo (...) pues aquél supuesto como el que ahora analizamos, en que el vehículo se encontraba aparcado desde hace días, no es un hecho propio de conducción".

No obstante, pese a lo indicado en los párrafos anteriores, podemos decir que la sentencia de la Sala 1ª del Tribunal Supremo, de 2 de diciembre de 2008 (RJ 2009\417), a la que ya nos hemos referido sucintamente en este trabajo, consciente de la problemática generada por la distinta interpretación que sobre esta cuestión han estado

haciendo las AAPP -y también el propio Tribunal Supremo, aunque no lo diga la sentencia-, ha puesto un cierto orden a la hora de determinar si el incendio de un vehículo que se propaga y causa daños a otros bienes o personas, constituye o no un hecho de la circulación, aunque no estemos conformes con su fundamentación.

Los hechos tienen que ver con el incendio de un autocar aparcado en un descanso en ruta para que los pasajeros pudieran cenar, que se incendia y ocasiona graves daños a otros dos autocares que estaban estacionados a su lado. Los informes periciales que figuran en los autos concluyeron que el incendio se produjo por un cortocircuito en el autocar demandado, sin que concurriera ninguna causa externa. Además, quedó probado que el autocar causante del incendio había tenido problemas dos días antes de que se produjese, al encenderse en ruta la calefacción sin razón aparente. También quedó acreditado que se produjo una falta de diligencia del conductor, quien, pese a detectar dichas anomalías, no efectuó ninguna revisión.

La sentencia de la Sección 3ª de la Audiencia Provincial de Castellón, de 14 mayo 2001 (JUR 2001/265119), declaró como hecho probado, que el causante del accidente fue un cortocircuito; que el conductor del autobús, pese a detectar anomalías, no lo llevó a revisar ni reparar, por todo lo cual entendió que debía declararse a la sociedad propietaria del autobús responsable civil de los daños sufridos por los otros autocares. Respecto a la aseguradora, entiende que "el siniestro no está relacionado en forma alguna con la conducción del vehículo, pues se produce el incendio cuando la actividad mecánica de la conducción del vehículo había cesado por completo, y el vehículo se hallaba ya estacionado". En el caso presente y a la vista de la póliza contratada, dice la sentencia, se comprueba que se suscribió "un seguro de responsabilidad civil obligatorio y voluntario, siendo objeto de cobertura la responsabilidad civil derivada de la conducción del vehículo", por lo que la sentencia concluye que "el daño causado a otros vehículos a causa del incendio no es objeto de cobertura, no siendo un siniestro relacionado con la conducción del vehículo".

No conformes con esta resolución, recurrieron las sociedades de los autocares perjudicados por el incendio, argumentando en base a la jurisprudencia de las AAPP,

que se trataba de un hecho de la circulación y, por tanto, cubierto por la entidad aseguradora que garantizaba el SOA y El SV.

El Tribunal Supremo, después de analizar el artículo 1 de la LRCSCVM y el artículo 4 del Reglamento del SOA, vigente en la fecha del accidente, repasa la jurisprudencia de la Sala sobre esta cuestión. Así, cita la sentencia de 4 julio 2002 (RJ 2002/5900), que declaró que no estaba comprendida en el concepto de circulación la muerte de unos jóvenes por inhalación de monóxido de carbono, ocurrida mientras se encontraban en el interior de un vehículo parado en un garaje, porque aunque esta Sala no ha exigido que el "coche se mueva", sí que "es preciso que esté en circulación, o derivada o inherente o accesoria, y no cabe que esté en situación ajena, extraña o independiente de la circulación", como ocurría en el presente caso. También cita la sentencia de 29 noviembre 2007 (RJ 2007/8433), que negó que se tratara de un hecho de la circulación y por tanto, era correcto no tramitar el procedimiento por el especial correspondiente a esta materia, un siniestro ocurrido mientras se producía la descarga de un camión, porque el fallecimiento del cónyuge de la demandante no tuvo nada que ver con el uso del motor ni con la circulación. Finalmente, se refiere a la sentencia de 10 octubre 2000 (RJ 2000/9192), que trata de un caso en el que el conductor había dejado estacionado el autocar para pasar la noche en un aparcamiento, encontrándose cubierto de mantas para preservarlo de las heladas, y entendió que no se trataba de un hecho de la circulación. Sin embargo, añade la Sala, estas sentencias no pueden ser consideradas como precedentes y no permiten aplicar la doctrina que de ellas se desprende al presente supuesto, por tratarse de un hecho distinto a los hasta aquí descritos, que tienen como común denominador que el vehículo se hallaba definitivamente fuera de la circulación.

La Sala, después de analizar la jurisprudencia, sobre todo de las AAPP, concluye lo que debe entenderse por hecho de la circulación: "la regla general consiste en atribuir esta categoría a las situaciones en las que el vehículo se encuentra en movimiento, de modo que cuando está estacionado de forma permanente (caso de la sentencia de 10 octubre 2000 (RJ 2000/9192), o bien cuando está siendo utilizado de forma distinta a la que resulta el uso natural de un vehículo (casos de las sentencias de 4 julio 2002 (RJ 2002/5900) y 29 noviembre 2007 (RJ 2007/8433), no nos hallamos ante un hecho de la circulación. A esta regla se le debe añadir la que ahora se formula en el caso de que el

vehículo se halle aparcado por una parada efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor: en estos casos se trata de un hecho de la circulación, por lo que debe declararse la doctrina de acuerdo con la que a los efectos de la interpretación del artículo 1 de la LRCSCVM, contenida en la Disposición Adicional 8ª de la ley 30/1995 (RCL 1995/3046), los siniestros ocurridos durante una parada en la ruta seguida por el vehículo constituyen hechos de la circulación y por tanto, están incluidos en el ámbito del seguro de responsabilidad civil contratado”.

De esta sentencia, se pueden sacar las siguientes conclusiones: i) como regla general, circulación en sentido estricto, se entiende que es cuando el vehículo está en movimiento. Por lo tanto, si no es así, en principio, no estamos ante un hecho de la circulación; ii) se pueden considerar situaciones similares a la conducción aquellas en las que el vehículo se halle aparcado por una parada en ruta efectuada durante un trayecto, ya sea por exigencias del propio trayecto, ya sea por exigencias legales, para facilitar el debido descanso del conductor; y iii) no se considerarían hechos de la circulación el estacionamiento permanente del vehículo ni la utilización del mismo de forma distinta a la que resultara de su uso natural.

Pese a que esta sentencia pretende fijar la doctrina del Tribunal Supremo, como indica expresamente, nos surgen muchas dudas en cuanto a su aplicación a supuestos futuros. No debemos dejar de un lado que realmente el incendio se produce, en todo caso, por un cortocircuito del sistema eléctrico del autocar causante de los daños y tal vez esto es lo que determina la posición de la Sala. Por este motivo, nos preguntamos si la solución dada por el alto tribunal hubiera sido la misma si el incendio no hubiera quedado probado o si se hubiera ocasionado por causas externas el autocar. También cabe preguntarse qué va a decir el TS en supuestos en los que el incendio sea producido tras una parada de un turismo normal para comer, descansar o dormir, o si el estacionamiento es debido a la realización de una gestión o un trabajo.

Más recientemente, la STS (Sala 1ª), de 8 de febrero de 2012 (RJ 2012\4983), se ha vuelto a pronunciar sobre este asunto y, desde luego, como trataremos de explicar, las dudas no son despejadas por la misma porque en un supuesto mucho más discutible que

el analizado en los párrafos precedentes, la Sala aplica la doctrina que acabamos de indicar, para considerar el incendio de un vehículo como hecho de la circulación.

No obstante, en la sentencia de 2008, los hechos son distintos a los que han dado lugar a la sentencia que comentamos. En aquélla, el incendio del autobús se produjo como consecuencia de un fallo en el circuito de la calefacción del vehículo. Por lo tanto, aunque la sentencia no fundamentó su decisión en esta circunstancia, es evidente que se trató de un hecho endógeno al propio vehículo, imputable, además, a su conductor, que conocía con anterioridad los problemas que tenía el circuito de la calefacción. En esta sentencia, los hechos son los siguientes: sobre las 0:15 horas del 1 de julio de 2004, mientras el remolque frigorífico se encontraba realizando labores de carga en el establecimiento Supersol, sito en la plataforma baja de Mercamadrid, sufrió un incendio, por cortocircuito en el compresor frigorífico, que afectó tanto a la mercancía como al edificio e instalaciones del supermercado.

Dinosol Supermercados S.L. y Allianz formularon demanda contra D. Eusebio y su aseguradora, Mapfre, aseguradora de la responsabilidad circulatoria del camión y remolque que provocó el incendio, en la que, acumuladamente, reclamaron, en el caso de Allianz, la indemnización asumida con cargo a una póliza de daños (101 390,10 euros), y, por lo que respecta a Dinosol Supermercados, la indemnización correspondiente a los daños no cubiertos por aquella (82 322,90 euros), más intereses y costas, al entender que se trataba de un hecho de la circulación.

El Juzgado desestimó la demanda al considerar que el incendio se había debido a un caso fortuito. La Audiencia Provincial desestimó el recurso de los demandantes, estimó la impugnación de Mapfre y confirmó, aunque con distintos razonamientos, el fallo absolutorio de primera instancia, por cuanto que el siniestro no puede ser considerado «hecho de la circulación», y que esta circunstancia lo sitúa fuera del ámbito de cobertura del seguro de responsabilidad civil suscrito por D. Eusebio.

Los demandantes recurrieron en casación, alegando, entre otros motivos, infracción del artículo 1 de la LRCSCVM, al estimar que los siniestros que le afecten en ese estado - vehículos parados- han de ser considerados también como hechos de la circulación, al

objeto de considerarlos comprendidos en la normativa específica, pues tanto la LRCSCVM como el reglamento que la desarrolla (RRCSCVM) comprenden en su ámbito de aplicación tanto a vehículos en funcionamiento como los que están parados, dada la potencial peligrosidad que el vehículo representa para terceros en ambos casos.

La Sala estima el recurso de casación de los demandantes, basándose, esencialmente, en la doctrina de la STS de 2 de diciembre de 2008, pese a que, como hemos indicado, el origen del incendio es distinto. En este sentido, indica que resulta razonable concluir que el estacionamiento o aparcamiento de un vehículo merece la consideración de hecho de la circulación, por extenderse esta situación a cualquiera que derive del uso del vehículo. De esta forma, el riesgo objeto de aseguramiento obligatorio debe comprender, además del ligado a su desplazamiento, también el eventual riesgo que para terceros puede derivar de su incendio, por razón del empleo de sustancias inflamables y de elementos eléctricos para su normal funcionamiento.

Una vez aclarado por la sentencia que estamos ante un hecho de la circulación, lo que se plantea es si en este caso, en el que se produce un incendio en el remolque frigorífico, cabe imputar responsabilidad civil a su conductor y al propietario del mismo.

Para el alto tribunal, la responsabilidad del propietario o poseedor debe enjuiciarse desde la óptica del singular riesgo creado por la conducción de un vehículo a motor, que, contrariamente a lo señalado por la Audiencia Provincial, sí se trata de una situación de especial riesgo, que comporta una presunción de culpa que corresponde destruir al agente, por encontrarse cercano a la fuente de peligro, y que hace que el problema se contraiga en este caso a valorar, desde el punto de vista de la causalidad, su relevancia causal. Es decir, si su actuación negligente pudo ser causalmente determinante del resultado dañoso, entendida esa relación de causalidad, no solo desde el plano fenomenológico (causalidad física) sino también desde el plano jurídico, como posibilidad de que se le pueda imputar objetivamente (causalidad jurídica).

No podemos compartir los razonamientos del alto tribunal, en un supuesto en el que el incendio se produce por motivos totalmente ajenos a la conducción. No se trata solo de que el vehículo esté parado o de que esté haciendo una maniobra de carga en un muelle,



sino que, además, el origen del incendio es debido a un fallo en el compresor del frigorífico.

En consecuencia, una cosa es que pueda haber responsabilidad civil del poseedor o el propietario del vehículo y otra distinta es que esa responsabilidad sea derivada de la conducción de vehículos a motor. Por este motivo, compartimos el voto particular emitido en esta sentencia por el magistrado D. Antonio Salas Carceller.

Para el magistrado disidente, los hechos objeto de esta resolución no pueden ser considerados como “hecho de la circulación” y, en consecuencia no cabe imputar responsabilidad alguna a la entidad aseguradora demandada. En este sentido, matiza que la responsabilidad cubierta por el SOA es la del conductor del vehículo derivada del riesgo que crea mediante la conducción del mismo, y no la de otras personas -a las que se refiere el fundamento de derecho quinto de la sentencia- como pueden ser “el propietario o el poseedor”, pues la que pudiera ser imputada a estos últimos, en un caso como el presente de incendio de un remolque frigorífico por causas absolutamente ajenas a su conducción y a la circulación, es una responsabilidad civil de carácter general que tiene su propio régimen de exigencia y de aseguramiento, distinto del propio de los vehículos de motor.

#### **2.5.4 Daños ocasionados en las persecuciones de vehículos**

No es infrecuente que se ocasionen daños en las persecuciones de vehículos o hechos similares. Normalmente, estas persecuciones son realizadas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en concreto, por la Policía Nacional, Guardia Civil, Policías Autonómicas y Municipales, que intentan detener a un vehículo sospechoso de haber cometido algún delito. También nos encontramos con persecuciones por parte de sujetos privados que, por propia iniciativa, persiguen a otras personas que han cometido algún ilícito.

En este grupo de casos, por similitud de los hechos, también podrían encajar los asuntos en los que una persona se interpone en la conducción de un vehículo que le ha sido sustraído o se aferra al volante o a la puerta del vehículo que le pretenden sustraer. En

ocasiones, las víctimas de estos delitos se agarran a las puertas o al volante para evitar la sustracción de su vehículo, siendo lanzadas contra el suelo por la velocidad del mismo o, incluso, como le ocurrió no hace mucho tiempo a una azafata del Iberia, en el parking del Aeropuerto de Barajas, son atrapadas por su propio vehículo, al tratar de evitar su sustracción<sup>636</sup>.

En cierto modo, también estarían dentro de esta casuística, los llamados “piques” entre dos o más conductores que, por circunstancias del tráfico u otras, se ocasionan daños entre sí o a terceros, ajenos a la disputa que mantienen los anteriores.

Pues bien, en todos estos casos nos planteamos, fundamentalmente, dos cuestiones. La primera, es si se pueden o no considerar estos accidentes como hechos de la circulación; y la segunda, quizá más difícil de resolver, es cómo se determina la responsabilidad en este tipo de conductas, en unos casos, delictivas, por parte de los perseguidos y, en otros, no delictivas, realizadas por los perseguidores, sobre todo, cuando se trata de persecuciones policiales.

Podría decirse, en principio, que estas conductas, en líneas generales, son ajenas a la circulación normal, porque lo que se pretende no es circular, sino “perseguir” a un vehículo por la vía pública para detenerlo y huir de esa persecución, poniendo en un altísimo riesgo al resto de vehículos, bienes y peatones. Este tipo de “actividades” podrían ser similares a las que excluye el Reglamento del SOA, como las agrarias, industriales, pruebas deportivas o los desplazamientos de vehículos a motor por vías o terrenos en los que no sea de aplicación la legislación señalada en el artículo 1, tales como los recintos de puertos o aeropuertos, puesto que el común denominador de todas ellas es que ni se utiliza la vía pública para circular ni rigen las normas de la circulación para la realización de este tipo de actividades.

Hemos dicho en los párrafos precedentes que el Reglamento del SOA, con la finalidad de adaptar la normativa del SOA a la legislación sobre tráfico y seguridad vial, de alguna manera, ha restringido los conceptos de “vehículo a motor” y “hecho de la

---

<sup>636</sup> Este asunto dio lugar a la Diligencias Previas nº 5648/2012, seguidas en el Juzgado de Instrucción nº 26 de Madrid. La responsabilidad civil fue a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros, al ser ocasionados los daños por un vehículo robado (Expediente 20122807723).

circulación. Por ello, todo vehículo que no sea susceptible de autorización administrativa para circular no será considerado como vehículo a motor y, cualquier hecho con un vehículo a motor que se ocasione en vías que no sean aptas para circular o “que tengan una regulación especial”, como los puertos y aeropuertos, estarán fuera del ámbito circulatorio.

Sin embargo, también hemos puesto de manifiesto que no se puede hacer una interpretación restrictiva de esta legislación, ya que dejaríamos de indemnizar muchos supuestos y, sobre todo, porque toda la normativa nacional y comunitaria gira en torno a la protección de las víctimas de los accidentes de circulación y, por lo tanto, debemos hacer una interpretación flexible de esta legislación, con el fin de dar cabida a la mayoría de los supuestos. Quizá por ello, no se discute en la doctrina jurisprudencial que las persecuciones policiales o hechos similares se consideren verdaderos hechos de la circulación.

Estas conductas, al margen de la comisión de otros delitos, suelen tipificarse dentro de alguno de los delitos contra la seguridad vial, regulados en los artículos 379 y ss. del Código Penal<sup>637</sup>. Así, el artículo 380 dispone que: “El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años<sup>638</sup>”. En tal sentido, el artículo 2.3 del Reglamento del

---

<sup>637</sup> La SAP de Segovia, de 3 de febrero de 2015 (JUR 2015\78887), que enjuicia una persecución, considera, tras las declaraciones de los testigos allí presentes, que “la conducción del conductor era absolutamente temeraria, sin que en el juicio se haya discutido tal extremo. Pero más aún, entendemos que existe prueba de que la misma no sólo era temeraria sino que en ella se manifestaba un manifiesto desprecio por la vida de los allí presentes”. Más adelante, añade la sentencia: “En relación con la diferenciación entre los tipos penales previstos en los arts. 380 (conducción temeraria poniendo en concreto peligro la integridad de las personas) y 381 CP (esta conducta cometida con manifiesto desprecio para la vida de los demás), la doctrina del Tribunal Supremo ha indicado que el primero será de aplicación para los supuestos de la existencia de un peligro concreto hacia las personas, exigiendo el dolo del peligro pero no el de lesión, mientras que para el segundo tipo penal se exigirán además del peligro concreto y por tanto la concurrencia del dolo de peligro la existencia de un dolo eventual de lesión, de forma tal que de materializarse ese peligro en un resultado lesivo concreto, el mismo será imputable a título de dolo. En este sentido se pronuncian las STS 457/11 (RJ 2011, 4018), STS 890/2010 (RJ 2010, 7827) o STS 716/2009 (RJ 2009, 5976) que desarrollan una amplia fundamentación sobre la conceptualización del dolo eventual en los delitos de tráfico”.

<sup>638</sup> Quizá sea más apropiado, incluso, el artículo 381.1, a cuyo tenor: “Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir

SOA, deja claro esta cuestión al contemplar que: “(...) En todo caso sí será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad vial, incluido el supuesto previsto en el artículo 382 de dicho Código Penal”.

Por tanto, la discusión sobre si estamos o no ante un “hecho de la circulación” queda reducida, prácticamente, a la consideración de estos hechos como delitos dolosos, donde se plantea si se ha utilizado el vehículo como instrumento para la comisión de un delito de esta naturaleza, cuestión que ha sido analizada en el epígrafe 2.4.4 del Capítulo VI. En general, este tipo de hechos suelen ser calificados por la jurisprudencia como “dolos eventuales<sup>639</sup>”, por cuanto que la finalidad del causante de los daños, normalmente, es huir de la policía, no planteando problemas de cobertura por el SOA, tal como hemos expuesto en el citado epígrafe.

Respecto a la determinación de la responsabilidad civil en este tipo de situaciones, la solución es más complicada, sobre todo por la distinta casuística que se puede dar. Se pueden ocasionar daños entre perseguido y perseguidor y también daños a terceros; el perseguidor puede ser una personas distinta a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; la víctima puede interponerse en la conducción, para evitar el robo del vehículo; los daños pueden ser con ocasión de la circulación y también al producirse la detención del perseguido o como consecuencia de disparos de la policía.

Normalmente, los daños son atribuibles al presunto delincuente, que provoca la persecución, aunque en algunos casos sea golpeado por el vehículo policial o éste se interponga de forma brusca en la trayectoria del perseguido. Quizá sea más difícil imputar los daños a la persona que sustrae un vehículo cuando es perseguido por un

---

vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior”.

<sup>639</sup> La STS (Sala 2ª), de 2 de noviembre de 2012 (RJ 2012\1388), considera que para estimar la concurrencia de un dolo eventual de lesión, se requiere el conocimiento ex ante de la alta probabilidad del atropello y que es el exigido para poder subsumir la conducta del acusado en los delitos de homicidio y lesiones graves: “Ahora bien, cuando esta Sala aplica el tipo penal doloso en siniestros de tráfico se trata de casos en que el autor genera un peligro para los bienes jurídicos en los que la probabilidad de que se produzca el resultado lesivo es sumamente elevada, de manera que el riesgo que se genera para los bienes jurídicos es muy próximo e inminente y además es tan acentuado que resulta muy probable que se materialice en el resultado. A lo cual ha de añadirse, y ya desde la perspectiva subjetiva, la exigencia de que el conductor conozca y perciba ese riesgo directamente y con antelación suficiente, ya que de no ser así no se daría el elemento subjetivo del dolo eventual”.

particular o en los que la persona a la que le sustraen su vehículo se interpone en la trayectoria de la conducción del mismo.

En nuestra opinión, en líneas generales, los daños deben ser atribuidos siempre al que provoca esta situación de altísimo riesgo para las personas y los bienes, independientemente de que el perseguido sea golpeado por el vehículo policial, siempre y cuando la persecución sea realizada por las personas que tienen la obligación de hacerlo y la efectúen de forma proporcionada y razonable, no creando aún más riesgo del que ya existe en cualquier actividad de esta naturaleza<sup>640</sup>. En estos casos, la policía y los terceros siempre serían víctimas del accidente y el perseguido responsable y, si es éste el que sufre los daños, se entendería que hay culpa exclusiva de la víctima. En la misma posición habría que situar al particular que, de forma instintiva, se opone a la sustracción de su vehículo. Pensamos que siempre sería responsable el que ha generado el riesgo y no debería oponerse culpa exclusiva de la víctima o concurrencia al que intenta evitar la sustracción.

En cambio, cuando la persecución es realizada por particulares o se trata de “piques” entre conductores, consideramos que todos los intervinientes cooperan indebidamente en la generación del riesgo y, por tanto, los daños entre sí o a terceros, serían imputables al que los ocasione, con las dificultades que ello conlleva, siendo, en todo caso, responsables solidarios frente a terceros ajenos a estas conductas.

Coincidimos con el profesor PANTELEÓN PRIETO<sup>641</sup>, en que estos accidentes pueden ser resueltos por el criterio de la provocación. Considera este autor, que si una persona sufre daños en una persecución provocada por un delincuente, deben ser “objetivamente imputables al perseguido, cuando pueda estimarse que la persecución fue provocada por

---

<sup>640</sup> Normalmente, se considera desproporcionada la actuación policial en una persecución cuando se ocasionan daños mediante el uso indebido de sus armas reglamentarias. La STS (Sala 2ª), de 16 de enero de 1998 (RJ 1998\15), así lo entiendo, porque: “los acusados no cumplieron su obligación con la prudencia exigida a quien por su función se le legitima el uso de las armas, al no desplegar todo el cuidado necesario para evitar riesgos indudables de su utilización y manejo. Utilizaron las pistolas sin ánimo de herir o quitar la vida, pero sí con olvido y desconocimiento de su correcto empleo, al tener conocimiento de su peligrosidad”.

<sup>641</sup> Vid. PANTELEÓN PRIETO F., “Artículo 1902 del Código Civil”, en AAVV, *Comentarios del Código Civil*, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO R, Díez-PICAZO PONCE DE LEÓN L, PAZ-AREZ RODRÍGUEZ J, SAVADOR CODERCH P (Directores), Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, Madrid, 1991, pág. 1986.

él, en el sentido de poder considerarse una conducta no irrazonable, atendida la condición del perseguidor (lo razonable para un policía puede no serlo para un particular), tras una ponderación *ex ante* de los riesgos reconocibles de la persecución, de la importancia de llevarla a cabo en ese momento y manera, y de sus posibilidades de éxito. Se da por supuesto que el accidente sufrido por el perseguidor ha sido realización del riesgo aumentado típico de la persecución: si podría haberle sucedido igual no persiguiendo a nadie, la imputación objetiva quedará excluida de acuerdo con el criterio de riesgo general de la vida”.

### **3. Accidentes de circulación no contemplados en la LRCSCVM**

Ya hemos aludido a la enorme casuística que existe respecto a los hechos de la circulación. Son innumerables los supuestos y no es fácil encajarlos en categorías perfectamente delimitadas. En este epígrafe nos vamos a referir a hechos en los que interviene un vehículo a motor, si bien no los vamos a considerar como hechos de la circulación, porque, como veremos, se dan algunas circunstancias que lo impiden. Se trataría de hechos de causación propia, en los que el que tiene el control del vehículo, normalmente, por descuidar las medidas de seguridad o por no observar la diligencia exigible, se causa daños a sí mismo, y también hablaremos de los daños de causación ajena, en los que, en principio, el vehículo es un sujeto pasivo en la producción del daño y por lo tanto, podría encajar, desde el punto de vista del conductor, en supuestos de fuerza mayor, pero también podría haber concurrencia de causas en el accidente entre la acción ajena a la conducción y la del conductor. En estos casos, podrían plantearse problemas respecto a los criterios de atribución de la responsabilidad y de valoración de los daños, porque no solo va regir la LRCSCVM, sino que respecto al otro causante, ajeno a la circulación, regirá otra normativa o, en su caso, la general establecida en nuestro Código Civil.

#### **3.1 Daños causados al conductor por su propio vehículo estando fuera de él**

Podríamos decir que hay dos supuestos en los que el que controla el vehículo, normalmente el conductor, se causa daños a sí mismo<sup>642</sup>. El primer caso sería cuando como consecuencia de su negligencia es causante del daño y, a la vez, perjudicado del mismo, porque fallece su cónyuge, hijos, etc. Esta cuestión la hemos analizado en el apartado 3.1.1 del Capítulo III, cuando hacíamos la distinción entre víctima y perjudicado. Hemos concluido que si un conductor es perjudicado de un daño que se ha causado a sí mismo, no se cumple el requisito de la “alteridad”, que es consustancial a la responsabilidad civil. De este modo, si por la negligencia del conductor, muere su cónyuge, que iba de ocupante en el vehículo, dicho conductor, que tiene la condición de perjudicado en la tabla I del sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, regulado en el Anexo de la LRCSCVM, no puede obtener indemnización alguna, porque ha sido el causante de su propio daño y, por tanto, no se dan los requisitos para que haya responsabilidad civil ni debe ampararlo consecuentemente un seguro de esta naturaleza.

El segundo caso estaría formado por supuestos en los que estando el vehículo parado, causa daños a su conductor, una vez que se ha bajado del vehículo o a la persona que en ese momento lo controla, como puede ser el mecánico que lo está reparando.

Pensemos, por ejemplo, en los accidentes en los que el conductor detiene el vehículo o pone el freno de mano con el motor encendido y se baja del mismo para abrir la puerta del garaje y por no haber accionado correctamente los mecanismos de seguridad del vehículo, éste se desplaza y le atropella.

Normalmente, estos casos se resuelven alegando que ha habido culpa exclusiva de la víctima en la producción del hecho. A nuestro juicio, más que un supuesto de esta naturaleza, pensamos que no estamos ante una causa de exoneración de la responsabilidad civil, sino más bien, ante la inexistencia de la misma. Como decíamos anteriormente, si el conductor es culpable de su propio daño, no existe el requisito de la “alteridad” y, por tanto, no hay responsabilidad civil. El conductor, por su conducta

---

<sup>642</sup> Obviamente, hay otros supuestos de causación propia, que ya han sido analizados en Capítulo III de la 1ª parte de este trabajo. Nos referimos a los casos de accidentes en los que se aprecia la culpa exclusiva o la concurrencia de causas en el conductor de un vehículo.

imprudente -no haber accionado bien los mecanismos de seguridad del vehículo-, se causa un daño a sí mismo<sup>643</sup>.

No obstante, en estos casos, cuando el propietario es distinto del detentador del vehículo, buscando la responsabilidad de un tercero, la víctima, conductor del vehículo, reclama contra el propietario del mismo, achacándole que había un problema de mantenimiento del vehículo, porque él había accionado perfectamente, por ejemplo, el freno de mano y éste, por no estar en buen estado, no hace efecto en el vehículo, lo que provoca su desplazamiento y su atropello.

La SAP de Ourense, de 16 de diciembre de 2002 (JUR 2003\78227), analiza un supuesto de esta naturaleza. El conductor de un camión lo detiene y cuando se baja del mismo para proceder a cargarlo, es atropellado por el propio camión. La víctima demanda a la empresa para la que trabajaba, a la propietaria del camión y a su aseguradora. La Audiencia Provincial desestima el recurso de apelación del actor y confirma la sentencia de primera instancia, que también había desestimado la demanda, al considerar que no hay base jurídica alguna para demandar a la empresa para la que trabajaba, y respecto de la propietaria del camión y su aseguradora, dice la sentencia, habría que especificar el acto negligente del cual se supone que puede derivarse la culpa, o, incluso, de tratarse de un caso de responsabilidad objetiva, el hecho mismo del que pudiera proceder, cuestión que no se ha hecho en el procedimiento. En definitiva, la Sala considera que no se ha acreditado culpa alguna por parte de la empresa propietaria del camión.

En estos casos, cuando el propietario del vehículo sea distinto al conductor, solo responderá el primero si se puede probar que los hechos que dan lugar al atropello del propio conductor, pueden ser atribuidos al propietario por no mantener el vehículo en perfectas condiciones de seguridad. Es decir, que haya un fallo en los mecanismos de

---

<sup>643</sup> El artículo 9.2 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, precisa que: “Los conductores deben utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y no distracción necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismos como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía”.



seguridad del vehículo -frenos, marchas, embrague, etc.-, que sea lo que provoque el desplazamiento del mismo<sup>644</sup>.

Un caso similar analiza la SAP de Barcelona, de 24 de enero de 2005 (JUR\2005\54713). El conductor es atropellado por su propio vehículo. En este caso, el turismo implicado era propiedad del mismo lesionado quien manifiesta haber olvidado un objeto en el restaurante vecino y se apea del automóvil, seguramente sin garantizar la eficacia de su frenado, momento en que advierte el desplazamiento, tratando de detenerlo, sin alcanzar su objetivo dado el peso del mismo. El actor, en su recurso de apelación, alega que no ha sido probada la causa del movimiento, pero, según la Audiencia, que desestima dicho recurso, hay que sospechar fundadamente que se debió a una defectuosa manipulación de los mecanismos de frenado por parte del conductor antes de descender. En cualquier caso -añade la sentencia-, si la causa fuera distinta tampoco cabría aparejar a ella las consecuencias indemnizatorias que se interesan, por cuanto un defecto en la maquinaria siempre sería imputable al propietario por no cuidar y conservar adecuadamente el mecanismo y si se debiera a una extraña fuerza mayor, ajena al ámbito en que nos encontramos, sería impensable hablar de responsabilidad.

También tendrían cabida en este epígrafe los daños ocasionados al conductor o al mecánico cuando arregla el vehículo o al cambiar una rueda. Ya hemos visto en el apartado 2.5.1 de este Capítulo que, salvo excepciones, como el caso analizado en la STS (Sala 1ª), de 9 de diciembre de 1983 (RJ 1983\6924), estos hechos no se considera dentro del ámbito circulatorio, porque se está realizando una actividad distinta. Además, como venimos sosteniendo, si el que sufre el daño es el conductor o el que en ese momento controla el vehículo, no estaríamos ante un supuesto de responsabilidad civil, por tratarse de daños causados a uno mismo.

---

<sup>644</sup> En este sentido, el artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, indica que “Los titulares y, en su caso, los arrendatarios de los vehículos tienen el deber de actuar con la máxima diligencia para evitar los riesgos que conlleva su utilización, manteniéndolos en las condiciones legal y reglamentariamente establecidas, sometidos a los reconocimientos e inspecciones que correspondan e impidiendo que sean conducidos por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente”.

Sobre esta cuestión, resulta de interés la SAP de Granada, de 5 de marzo de 1999 (AC 1999\4659). El actor, conductor del camión, se tira del mismo en marcha porque no funcionaban los frenos, produciéndose graves lesiones. Como consecuencia de ello, demanda a la propietaria del camión, alegando el mal estado de los frenos. La Sentencia considera que no se ha probado por el conductor, que es quien tiene que probar que le dieron a conducir un vehículo en mal estado, que los frenos no funcionaran. La Sala entiende que el que alega los hechos tendrá que probarlos y no desplazar la carga de la prueba, en virtud del artículo 1214 del Código Civil, a la parte demandada, como erróneamente hace la Sentencia apelada en su fundamento jurídico séptimo. Ni siquiera, añade la sentencia, acudiendo a la inversión de la carga de la prueba, podría prosperar, porque el vehículo pasó la ITV y la única diferencia estaba en el tacógrafo, que era irrelevante para la maniobra de emergencia que practicó el actor.

### **3.2 Daños causados en la circulación por sujetos distintos del conductor**

Nos referimos a los daños causados en la circulación en los que participan sujetos distintos al conductor, que pueden ser atribuibles exclusivamente a dichos terceros o en los que pueden concurrir en la causación de los daños también la conducta del conductor del vehículo. En este último caso, veremos que se produce una irregularidad e incoherencia normativa, porque los mismos daños deben ser analizados con criterios de atribución y de valoración distintos, porque los responsables están sometidos a regímenes normativos diferentes.

#### **3.2.1 Atribución exclusiva al sujeto distinto del conductor**

Existen multitud de supuestos en los que participa un vehículo y, sin embargo, los hechos ocasionados no se consideran dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM, porque son producidos por hechos ajenos al mismo y, por tanto, el vehículo se convierte en un elemento pasivo del suceso ocurrido<sup>645</sup>. Pensemos en los casos en los que resulta

---

<sup>645</sup> En tal sentido, vid. PINTO ANDRADE C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos...*, op. cit. pág. 28. Hace referencia a una serie de supuestos en los que el vehículo se convierte en un elemento pasivo del accidente, como el tren que arrolla a un vehículo en una vía, la bicicleta que atropella a un peatón, la irrupción de un rebaño de ovejas en la calzada causando daños a un vehículo o el lanzamiento de una piedra desde el exterior que causa daños personales

responsable la administración por cualquier motivo: baches en la vía, biondas peligrosas<sup>646</sup>, sustancias deslizantes, piedras, gravilla u otros objetos en la calzada. También estarían incluidos en este apartado los daños causados por animales, ya sean domésticos o salvajes<sup>647</sup>, los daños atribuibles al fabricante del vehículo, por ser debidos a un defecto del mismo y los daños ocasionados por la intervención de un tercero, que puede ser un peatón u otra persona que, por ejemplo, lanza un objeto a la vía o al vehículo y ocasiona un accidente<sup>648</sup>. No es infrecuente que el siniestro sea provocado por la actuación de un peatón, aunque normalmente no se reclaman los daños causados por el mismo.

Sobre esta cuestión, resulta llamativa la SAP de Zaragoza, de 21 de abril de 2004<sup>649</sup>. Los hechos probados se refieren al atropello de un peatón al cruzar tangencialmente la Avda. San José de Zaragoza por detrás de un autobús urbano que estaba parado, sin percatarse de la presencia del ciclomotor que no pudo evitar su atropello. Como consecuencia del mismo, sufrieron daños personales de diversa consideración los dos ocupantes del ciclomotor y la peatón atropellada y daños materiales el propio ciclomotor interviniente en el accidente. En virtud del parte de lesiones de uno de los

---

y materiales en un vehículo que circula por la calzada. “Todos ellos –dice– son hechos o daños ocurridos con motivo de la circulación pero no nos “hechos de la circulación” a los efectos de la LRCSCVM”.

<sup>646</sup> Vid. la STS (Sala 3ª), de 7 de febrero de 2012 (RJ 2012\3342). Se trata de un accidente de un motorista en el que tras derrapar, colisiona con una bionda de la vía y se secciona las dos piernas. La Sentencia de instancia había declarado la ausencia de responsabilidad por parte de la administración. Sin embargo, la Sala 3ª del TS, como viene sosteniendo en estos casos, estima que hay concurrencia de causas entre la velocidad excesiva del conductor de la motocicleta y la actuación de la Administración, puesto que “la concreta y específica lesión padecida no se habría producido si la valla de la mediana hubiera sido de un tipo distinto”. En este caso estima la responsabilidad de la Administración en un 25 % y la del conductor en un 75%, indemnizando los daños sufridos en el primer porcentaje.

En un supuesto similar, la SAN (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 8ª), sentencia de 27 febrero 2012 (JUR 2012\96398), estima la responsabilidad de la Administración en la causación del accidente en un 10%.

<sup>647</sup> Vid. la SAN (Sala de lo Contencioso-Administrativo), de 18 de marzo de 2013 (JUR 2013\119088). En los hechos analizados fallece el conductor de una motocicleta como consecuencia de la irrupción en la calzada de un animal salvaje. La AN estima que hay concurrencia de causas entre la actuación del conductor de la motocicleta y la Administración, porque el lugar donde cruza el animal era un punto negro de la vía. Estima esta concurrencia en un 50 %.

<sup>648</sup> Ejemplo de este supuesto, es el analizado en la reciente de la SAP de Murcia, de 27 de enero de 2015 (JUR 2015\76765), donde tres menores lanzan desde un puente un objeto contundente a la calzada y provocan el fallecimiento del usuario de un vehículo que circulaba por la misma. Los perjudicados por la muerte del usuario del vehículo, demandan al padre de uno de los niños y a la entidad aseguradora, creemos del hogar, que garantizaba su responsabilidad civil. Tanto el juzgador *ad quo*, como la Audiencia Provincial de Murcia, entienden la responsabilidad extracontractual de ambos demandados, en base a lo dispuesto en el artículo 1903 del Código Civil.

<sup>649</sup> En todo caso, nos parece excesivo el reproche penal en este asunto y de ahí que hablemos de una sentencia llamativa.

implicados, por el Juzgado de Instrucción nº 10 de Zaragoza se incoaron diligencias de juicio de faltas, en el que la representación de la aseguradora del ciclomotor solicitó la condena de la peatón como autora de una falta del art. 621.3 del CP y a que indemnice los daños materiales y personales ocasionados al propietario del ciclomotor y a los ocupantes del mismo. Por su parte, la representación de la peatón, solicitó la absolución de ésta y la condena al conductor del ciclomotor como autor de una falta del 621.3 y 4 del CP y a que indemnice a su patrocinada por los daños personales ocasionados en el accidente, declarándose la Responsabilidad Civil de la entidad Zurich, aseguradora del ciclomotor. En el caso de que el Juez apreciara la concurrencia de culpas, solicitaba una reducción de las indemnizaciones del 25%.

La sentencia de primera instancia, que es parca en sus fundamentos, condena a la peatón en los términos indicados, estableciendo que la condenada, como peatón, también está obligada a observar la seguridad vial y no lo hizo cuando atravesó la calzada en momento inidóneo, golpeándose con un ciclomotor a cuyos ocupantes ocasionó lesiones. También la condena a pagar los intereses legales desde la resolución y a las costas del procedimiento. Ante el recurso de apelación de la peatón condenada, la Audiencia, que confirma la sentencia del Juzgador “*a quo*”, excepto en la condena en costas, entiende que su pretensión no es acogible en esta alzada toda vez que la relación histórica del hecho enjuiciado no debe ser sustituida ni modificada en apelación, salvo que concurra alguno de los siguientes supuestos: 1º que se aprecie manifiesto y patente error en la apreciación de la prueba. 2º que el relato fáctico sea incompleto, incongruente o contradictorio: y 3º que sea desvirtuado por nuevos elementos de prueba practicados en segunda instancia. Al no haberse dado ninguno de los expresados supuestos, procede la confirmación del mismo. La Audiencia afirma que en el atestado, que tiene un valor de prueba objetiva, salvo la diligencia de parecer, se indica claramente que el punto de colisión se produce casi en la línea divisoria de los dos carriles y estando el autobús parado, no es posible ver la salida de un peatón por un lugar que no es el paso de cebra por dónde debe hacerlo.

También encajarían dentro de este apartado, los daños ocasionados a los ocupantes del vehículo que, como consecuencia de un defecto del mismo, son imputables al fabricante. En estos casos, el vehículo, como decíamos al principio de este epígrafe, se

convierte en un elemento pasivo del accidente. Un ejemplo de este tipo de daños, nos lo proporciona la STS (Sala 1ª), de 7 de noviembre de 2008 (RJ 2009\137)<sup>650</sup>. En este supuesto, el demandante sufrió un accidente de circulación cuando conducía un vehículo marca Citroen ZX, sin que se activara el airbag del coche y, por ello, solicitó en su demanda que se declare a la sociedad Citroën Hispania, SA responsable civilmente de la incapacidad temporal y lesiones permanentes ocasionados al actor, como consecuencia de la puesta en circulación de un producto defectuoso<sup>651</sup>.

El Juzgado de 1ª Instancia dictó sentencia en la que se tuvo por probado que, dadas las características del impacto, el airbag del coche debió accionarse, no ocurriendo así, circunstancia que sin duda se debió a un defecto de fabricación o instalación del mismo, lo que determinó la responsabilidad por culpa de la entidad demandada. Asimismo, consideró que el accidente fue debido a la imprudencia del actor, a lo que contribuyó el que no tenía puesto el cinturón de seguridad. Por este motivo, redujo la indemnización en un 40%.

Ante las apelaciones de ambas partes, en lo que aquí nos interesa, la Audiencia Provincial de Gerona, entendió que no resultaba procedente la compensación de culpas, debiendo estarse a lo dispuesto en la Ley 22/1994, de 6 de julio, de Responsabilidad Civil por los Daños Causados por Productos Defectuosos, en concreto a su artículo 9, en el que se establece que "La responsabilidad del fabricante o importador podrá reducirse o suprimirse en función de las circunstancias del caso, si el daño causado fuera debido conjuntamente a un defecto del producto y a la culpa del perjudicado o de una persona

---

<sup>650</sup> En el mismo sentido, vid. SAP de Gerona, de 9 de febrero de 1996 (AC 1996\428), que estimó la demanda del actor contra el fabricante del vehículo Opel General Motors, como consecuencia de un defecto del mismo, al no funcionar adecuadamente el cinturón de seguridad.

<sup>651</sup> Cfr. SEUBA TORREBLANCA JOAN C y OTROS, "Guía Indret de jurisprudencia sobre responsabilidad de producto, 4ª edición", *Indret*, Barcelona, noviembre de 2014, pág. 74. Sostienen los autores que "El airbag defectuoso en el vehículo es la causa de los daños más alegada por los demandantes, en tanto que el mecanismo no había cumplido la función para la que fue creado: abrirse en el momento del accidente. Sin embargo, más de la mitad de las sentencias que resolvieron este extremo desestimaron la demanda bajo el argumento de que la falta de apertura del airbag no comporta necesariamente que éste sea defectuoso: están diseñados para abrirse a partir de unas determinadas velocidad y ángulo de impacto. Las sentencias que, por el contrario, estimaron la demanda se basaron en el funcionamiento incorrecto del airbag, pero no entraron a calificar el tipo de defecto, aunque de los hechos se infiere que se trata de un defecto de fabricación. Cuestión relevante pero ignorada por la mayoría de los tribunales en este contexto es la de discriminar los daños que el airbag hubiera evitado de funcionar correctamente de aquéllos imputables a otras causas que hubieran podido concurrir en el accidente, tales como la velocidad o el tipo de impacto. El mecanismo está diseñado para aminorar los daños, no para evitarlos en todo caso (Cfr. SSAP Murcia 2.4.01, Sevilla 27.12.02 y Murcia 2.5.03)".

de la que éste deba responder civilmente". Considera la Sala de apelación que "este precepto recoge, pues, la posibilidad de compensar culpas pero, en el bien entendido que la del perjudicado concurrirá cuando con su negligente actuar haya generado o coadyuvado a esa deficiencia mostrada por el producto. Así, si v. gr. el propietario del vehículo hubiera manipulado el sistema de airbag, o hubiera colocado algún tipo de dispositivo en el volante que provocase su mal funcionamiento, debería valorarse su parte de culpa en orden a fijar una posible responsabilidad del fabricante. Lo que debe valorarse es qué daños fueron consecuencia del defectuoso funcionamiento del sistema del airbag y si en ese fallo de funcionamiento tuvo alguna culpa el perjudicado. El airbag es un elemento importante de seguridad para los ocupantes de un vehículo que debe mostrar un correcto funcionamiento, precisamente, cuando tiene lugar un accidente con un choque frontal como el que nos ocupa. Todas aquellas lesiones o daños que no hubieran podido ser evitados pese a su correcto funcionamiento correrán a cargo de quien corresponda más, por el contrario, todos los que directamente deriven de su defectuoso actuar deberán ser asumidos por el fabricante, con independencia de quién haya sido responsable en la producción del accidente. Sentado lo anterior, añade la Audiencia que la pericial médica informó que el sistema de airbag "según la firma Volvo, disminuye en un 40% las graves consecuencias derivadas de este tipo de accidentes".

El Tribunal Supremo desestima el recurso de casación de la entidad demandada, argumentando que no existe prueba de que determinadas lesiones se hayan producido o agravado por la falta de uso del cinturón de seguridad. Ni siquiera puede hablarse de prueba notoria, pues en ningún momento se informa pericialmente en pos de tal notoriedad, siendo por otra parte obvio que el airbag no funcionó, que el actor sufrió determinadas lesiones, y que el airbag pudo disminuirlas en un 40 por ciento, lo que no pudo ocurrir dada su injustificada falta de funcionamiento, reveladora de defecto en el mismo. En consecuencia, para el alto tribunal, está probado el defecto del producto, el daño y la relación causal, prueba que incumbe al actor (art. 5 de la Ley 22/1994), sin que se haya probado que la falta de uso del cinturón de seguridad supusiera producción o agravación de las lesiones sufridas, extremos cuya prueba correspondía a la parte demandada.

En cualquier caso, para los partidarios del riesgo circulatorio como algo individual o personal, estos hechos de causación ajena, como hemos analizado en el epígrafe 3.2 del Capítulo III de la Parte 1ª de este trabajo, entrarían dentro del concepto de fuerza mayor extraña al riesgo circulatorio y, por tanto, ninguna responsabilidad cabría apreciar en el conductor del vehículo que ha participado en los mismos. Sin embargo, para los que tienen una concepción global o social del riesgo circulatorio, estos hechos a los que nos acabamos de referir no serían supuestos de fuerza mayor extraña a la conducción y, en consecuencia, deberían considerarse como hechos de la circulación, salvo que fueran ajenos a la circulación en general. En esta hipótesis, habría que analizar la responsabilidad de los intervinientes en el accidente. Así, si el conductor del vehículo no tiene responsabilidad alguna en el accidente, se convierte en un elemento pasivo del mismo<sup>652</sup> y, por ello, a nuestro juicio, regirán las normas específicas reguladoras de la responsabilidad del causante de los daños, ya sea la Administración, los titulares de los cotos de caza, el fabricante del vehículo o las personas que han causado los daños<sup>653</sup>.

---

<sup>652</sup> En la SAP de Córdoba, de 30 de mayo de 1999 (AC 1999\1710), se plantea si el perjudicado por un accidente de circulación ajeno a la conducción de los vehículos, podrá reclamar y ser indemnizado por la Aseguradora del vehículo de aquel conductor que acredita su nula participación culpable en el evento. La Sala considera que existe la tendencia de reputar fuerza mayor extraña al conductor la culpa de tercero, de modo que si este tercero culpable es otro conductor entra en juego la responsabilidad del asegurador de éste, y si ese tercero no es conductor, la víctima deja de estar protegida por la institución del seguro obligatorio. La Sentencia añade que: tanto ejercite la acción el conductor -en su caso sus herederos- como los ocupantes -o herederos- del vehículo que aquél manejaba, la clave de aquella acción es el papel puramente pasivo o no del articulado en el desarrollo del accidente, pues si fuese pasivo y con total falta de imputación de acción u omisión culpable a su conductor, quedarán exoneradas de responsabilidad civil las aseguradoras del mismo, bien por culpa exclusiva de la víctima (si se trata del conductor del turismo), bien por fuerza mayor (cuando se refiere a los ocupantes).

En la misma línea, la SAP de Barcelona (Sección 17ª) de 16 de mayo de 1998 aborda un supuesto similar. El conductor de un turismo colisiona con un camión falleciendo aquél y su hermano que iba con él de ocupante. Dictado título ejecutivo a favor de los padres de ambos contra la Aseguradora del camión. La Sentencia declara respecto al conductor fallecido culpa exclusiva de la víctima y, por ende, en cuanto al ocupante, fuerza mayor, ya que la culpa del daño de éste fue de un tercero y no del conductor del camión, por lo que exonera de pago a la Aseguradora de éste.

Vid. también la STS (Sala 1ª), de 18 de noviembre de 1986 (RJ 1986\6440). Puntualiza esta sentencia que: no podrá irse contra la aseguradora "... cuando su asegurado ha tenido una presencia puramente pasiva en el desarrollo del accidente sin la menor culpabilidad en su producción, pues sabido es que los arts. 39 de la Ley y 1 del Texto Refundido no acogen la teoría puramente objetiva del riesgo, sino de una 'responsabilidad objetiva atenuada' -SS. de 24 de junio 1982 ( RJ 1982\3440) y 23 octubre 1980 ( RJ 1980\3911)-, que margina por completo la de quien siendo protagonista de un suceso de este tipo no haya intervenido por acción u omisión, en forma que ni mínimamente le puedan ser atribuidos sus efectos, enmarcándose, por ello, el caso, en cuanto a dicho protagonista asegurado y a su aseguradora se refiere, en una zona paralela o similar al hecho fortuito o la fuerza mayor, en punto a la total y absoluta falta de relación con la voluntad del primero, del riesgo producido y las secuelas del mismo derivadas. De otra y no es ocioso proclamarlo, se alterarían profundamente los términos en que está planteada la ecuación de la institución del seguro, con grave perjuicio de su mercado, ya que se verían afectados los contratos de este tipo en su estructura actuarial, con las consiguientes repercusiones en la economía general".

<sup>653</sup> Así, en la SAP de Valencia, de 5 de marzo de 2013 (JUR 2013\255741), se analiza los daños producidos a un vehículo y a su conductor como consecuencia de la irrupción de un caballo en la calzada.

No obstante, según venimos manteniendo, en estos casos, al no considerarlos supuestos de fuerza mayor extraña a la conducción, respecto a los ocupantes del vehículo distintos del conductor, la entidad aseguradora del mismo, debería asumir sus daños y, posteriormente, repetir contra el responsable, al considerarse supuestos de caso fortuito. Por ello, si los daños, por ejemplo, son derivados de un defecto del vehículo y se le ocasionan al conductor, al estar excluido del SOA, deberá reclamarlos al distribuidor o fabricante, en virtud de lo establecido en el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias<sup>654</sup>. Sin embargo, si los daños son ocasionados a otros ocupantes del vehículo, distintos del conductor, si estos reclaman contra el mismo y su entidad aseguradora, deberán de atenderlos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1 de la LRCSCVM, al considerarlos como caso fortuito o fuerza mayor endógena del propio vehículo. En tales casos, la entidad aseguradora, una vez indemnizado a las víctimas o perjudicados, podrá repetir contra el distribuidor o el fabricante del vehículo o cualquier otro responsable.

Ahora bien, si el conductor es responsable de los daños, estaríamos ante una hecho de la circulación normal y, por tanto, regirán las normas establecidas en la LRCSCVM y en el Reglamento del SOA<sup>655</sup>.

---

Para la Sala, el titular del caballo debe responder con arreglo al artículo 1905 del Código Civil, pues el caballo de don Juan Pedro se escapó y provocó el accidente sufrido por el vehículo de los actores, sin que se aprecie fuerza mayor ni culpa exclusiva de la víctima. Con arreglo al principio de responsabilidad establecido en el citado precepto, don Juan Pedro debe responder de los daños causados. Sin embargo a la hora de valorar los daños utiliza el Anexo de la LRCSCVM. Aunque la sentencia no lo indica, entendemos que en este caso, al provenir los daños de lo establecido en el art. 1905 CC, no sería obligatorio aplicar el baremo de la LRCSCVM, sino orientativo.

<sup>654</sup> BOE número 287, de 30 de noviembre de 2007.

<sup>655</sup> Ante la irrupción de animales en la calzada, sobre todo domésticos, la jurisprudencia, en términos generales no los considera supuestos de fuerza mayor extraña a la conducción. Así, la SAP Madrid (Sección 21ª), de 1 de junio de 2011, no considera fuerza mayor extraña la irrupción de un perro en la calzada, que provoca la caída del conductor de una motocicleta y lesiones al ocupante. Para la Sentencia: "para eximir de responsabilidad al conductor y consecuentemente a la entidad que da cobertura al seguro obligatorio, impera el criterio de la exterioridad o irresistibilidad, por lo que todo cuanto emane o sea consecuencia de la conducción o funcionamiento del vehículo nunca podrá configurar un supuesto de fuerza mayor en el ámbito de la responsabilidad por daños personales"

En el mismo sentido, con cita de la sentencia anterior, vid. la SAP de Murcia, de 6 de mayo de 2013 (JUR 2013\203782).



### **3.2.2 Concurrencia del conductor y del sujeto distinto. Criterios de atribución de responsabilidad y valoración del daño**

A nuestro juicio, el problema que plantea este tipo de accidentes, es cuando hay concurrencia de causas en la producción del daño. Pensemos en los casos en que concurre la responsabilidad del conductor del vehículo con la de la administración titular de la vía, con el propietario de un coto de caza, con el fabricante del vehículo o con el tercero que ocasiona los daños. En estos casos, cada uno de los intervinientes responderá en base a un título de atribución de responsabilidad que puede ser diferente y, por tanto, las normas aplicables serán distintas, por ejemplo, en cuanto a la determinación de la responsabilidad y la valoración del daño, por no hablar de otras cuestiones, como la prescripción de la acción, régimen procesal, etc.

La SAP de Madrid, de 11 de junio de 2014 (JUR 2014\225835), resuelve un supuesto de esta naturaleza, en el que un motorista, que se había caído como consecuencia de la irrupción de un peatón por un lugar no habilitado para cruzar la vía, le demanda por los daños materiales y personales sufridos en dicha caída. La Sala considera que en este caso no cabe atribuir la causación del accidente en exclusiva al comportamiento del conductor de la motocicleta, sino a la concurrencia causal de este comportamiento con el desenvuelto por el peatón demandado. Y ello, abstracción hecha de que sea distinto el régimen de su responsabilidad civil en cada caso. En efecto -dice la sentencia-, la derivada de la circulación de vehículos a motor se asienta sobre el riesgo generado por la conducción (artículo 1.1 LRCSCVM), de modo que solamente se excluye la imputación del resultado al conductor cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (cuando los daños se deben únicamente a ellas) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo. La del peatón se rige por el principio subjetivo ampliado del artículo 1902 del Código Civil, en el que tampoco se imputan al causante aquellos resultados dañosos a cuya producción haya contribuido en alguna medida el perjudicado.

Añade la sentencia, que nos hallamos ante una concurrencia causal en la que ciertamente se ha de atribuir mayor eficiencia y responsabilidad al conductor de la motocicleta que circulaba por lugar no destinado al efecto, que prudencialmente se fija

en un 60%, pero también al peatón que ha quedado acreditado que se internó en la semicalzada por la que indebidamente circulaba la motocicleta sin cerciorarse de que por ese lado circulaba ningún vehículo.

En este caso no se discute la determinación ni la valoración de los daños, por lo que se condena al peatón a indemnizar al motorista en el 40% de los daños sufridos. Sin embargo, hemos visto que la propia sentencia reconoce que son aplicables normas diferentes para cada uno de los intervinientes en el accidente. El conductor responde por el artículo 1.1 de la LRCSCVM, mientras que el peatón lo hace por el artículo 1902 del Código Civil.

La pregunta que cabe hacerse es si los daños deben valorarse obligatoriamente por el sistema de valoración de daños causados en accidentes de circulación, recogido en el Anexo de la LRCSCVM. A nuestro modo de ver, cuando en la producción de un accidente intervienen distintos sujetos que se rigen por normas diferentes, deben aplicarse dichas normas en toda su extensión. Así, en este caso, estamos ante un accidente de circulación (60%), en el que rige la LRCSCVM, pero también estamos ante daños ocasionados por un peatón, que se insertan en el artículo 1902 del Código Civil, por incumplimiento del deber genérico de no causar daños a otros.

En puridad, en el caso analizado, los daños que produce la participación del peatón en el accidente (40% del total de los daños), deben valorarse fuera del baremo de la LRCSCVM, porque, desde el punto de vista de la actuación del peatón, que es el que debe hacerse cargo de ese porcentaje, no es aplicable esta normativa especial, sino la general establecida en el Código Civil. Por tanto, en este caso, la aplicación del baremo indicado, debería tener carácter orientativo. Del mismo modo, los daños de los que debe hacerse cargo el motorista (60%), que son considerados como hecho de la circulación, deben valorarse de acuerdo al Anexo de la LRCSCVM.

A estos efectos, el problema se complica cuando el que reclama es un ocupante del vehículo y demanda al conductor del mismo y a un tercero, como puede ser la Administración, y se determina finalmente la concurrencia de causas en la producción del accidente. En tales situaciones, cada uno de los partícipes lo hará en función de su

propia normativa reguladora. Pero lo pregunta que nos hacemos es: ¿Cómo valoramos el daño de este ocupante, en el que han intervenido en su producción la Administración y el conductor de un vehículo? En estos casos: ¿Es obligatorio el baremo de la LRCSCVM o es orientativo?

Como venimos defendiendo, cada uno de los causantes del accidente debe responder por su propia normativa y, por ello, deben valorarse también los daños según ésta. Así, el porcentaje de daños que cada uno debe asumir en función de su participación en el accidente, debe valorarse de acuerdo a su regulación.

Por decirlo de otro modo, en estos casos, estamos ante hechos de la circulación -porcentaje de la responsabilidad del conductor de un vehículo-, que concurren con otros hechos que son ajenos a la circulación -porcentaje de participación de un agente distinto (Administración, dueño de un coto de caza, peatón, etc.)-.

Es evidente que resulta irregular e incoherente que al mismo hecho se le apliquen normativas distintas, que nos pueden llevar a resultados absurdos, como que se valore el 50% del daño personal sufrido con una norma y el otro 50% con otra o que los criterios de atribución sean diferentes, en función de los distintos sujetos que intervienen en la causación del daño.

En este tipo de accidentes, en los que estamos en presencia de una actividad de riesgo, debería contemplarse el mismo criterio de atribución de la responsabilidad y valoración del daño, independientemente de la norma que se aplique o de la jurisdicción que sea competente para conocer el asunto.

Tal vez, por ello, como la responsabilidad civil es única, como hemos defendido en el apartado 2.2.2 del Capítulo III de la 1ª parte, debiera contemplarse un artículo en el Código Civil, que fuera aplicable en cualquier jurisdicción, en el que se regulara la responsabilidad civil por riesgos agravados, precisando con claridad en qué consisten este tipo de riesgo. En tales casos, al menos, los criterios para atribuir la responsabilidad civil y para la determinación y valoración del daño, debieran ser los mismos, independientemente del sujeto al que le fueran atribuibles los daños causados.

### 3.3 Especial referencia de los atropellos de bicicletas a peatones o a vehículos

El concepto de movilidad en nuestros pueblos y ciudades está cambiando constantemente, por lo que la normativa debe adaptarse a estos cambios. En este sentido, no cabe duda de que las bicicletas están adquiriendo, sobre todo en los últimos tiempos, un gran protagonismo, en perjuicio de los vehículos a motor. En la actualidad, por tanto, los protagonistas de la movilidad no son solo los vehículos, sino que estos deben convivir con los peatones, las bicicletas, vehículos eléctricos, etc.<sup>656</sup>.

Factores de sostenibilidad, contaminación, educación vial, etc., fomentan cada vez más el uso de la bicicleta en nuestras ciudades. Por ello, la Moción aprobada por el Pleno del Senado el 27 de abril de 2011, insta al Gobierno a la adopción de medidas normativas para promover el uso de la bicicleta en las ciudades y para mejorar la seguridad de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte.

Fruto de lo anterior es que las ciudades se están dotando de carriles bici, infraestructuras, medidas educativas, normas de seguridad vial<sup>657</sup>, para el fomento del uso de la bicicleta, pero también para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos<sup>658</sup>.

---

<sup>656</sup> En tal sentido, escribe FRESNEDA CARLOS, “La vida a pedales”, edición digital de “*El Mundo*” 11/4/2015, (<http://www.elmundo.es/espana/2015/04/11/5527f372268e3e0f3d8b457b.html>), que: “En pleno Tercer Milenio, este artificio de dos ruedas se ha reinventado como herramienta de cambio social, transformación urbana y empoderamiento de la ciudadanía. Estamos ante una encrucijada comparable a la que, antaño, obligó la irrupción del coche a las ciudades, sólo que en el sentido contrario y sin humos en el aire. La bici es ideología, forma de vida y elemento indisoluble a muchas personas. La ciudad sostenible del futuro es para quien la camina o la pedalea. Tiempo al tiempo. Ruedas para las ruedas. Y el viento siempre de cara”.

<sup>657</sup> Vid. resumen de la normativa aplicable al ciclista del Ayuntamiento de Vitoria: [https://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&idioma=es&uid=b1d6d0f\\_12f4d1e06\\_7fc0](https://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?aplicacion=wb021&tabla=contenido&idioma=es&uid=b1d6d0f_12f4d1e06_7fc0). También, la guía del ciclista de la Dirección General de Tráfico: [http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo\\_recursos/didacticos/did\\_primaria/guia\\_ciclista\\_marcadores.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/documentos/catalogo_recursos/didacticos/did_primaria/guia_ciclista_marcadores.pdf).

<sup>658</sup> Sobre esta cuestión, recientemente, se ha publicado Real Decreto 339/2014, de 9 de mayo, por el que se establecen los requisitos para la comercialización y puesta en servicio de las bicicletas y otros ciclos y de sus partes y piezas, y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que establece los requisitos que deberán cumplir los ciclos y sus partes y piezas para su comercialización y puesta en servicio, delimita los vehículos que se incluyen en esta categoría y regula el régimen de responsabilidad de sus fabricantes en cuanto al cumplimiento de tales requisitos.

Sin embargo, mientras prolifera el uso de la bicicleta, vemos que nuestras ciudades no se encuentran, en muchas ocasiones, preparadas para garantizar la seguridad de las personas que las utilizan, poniendo en riesgo a quiénes las conducen y, sobre todo a los peatones que, por ser los más vulnerables, se sienten amenazados por nuevos riesgos. En tal sentido, es constatable el incremento de accidentes en los que participa una bicicleta, ya sea de forma pasiva o activa.

Obviamente, los problemas se plantean cuando la bicicleta, por no circular por su carril específico, causa daños a otros intervinientes en la movilidad ciudadana, siendo el caso más frecuente el atropello a peatones<sup>659</sup>. En estos casos, aunque el hecho sea en una vía pública, no estaría comprendido en el ámbito de aplicación de la LRCSCVM, porque faltaría el otro presupuesto, que es la consideración de “vehículo a motor”, que no lo tienen las bicicletas.

En la definición de vehículos a motor establecida en el artículo 1 del Reglamento del SOA no tienen cabida las bicicletas, puesto que solo tiene tal consideración los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques.

Por tanto, en estos accidentes, cuando la responsabilidad recaiga en el usuario de la bicicleta, al igual que hemos visto en los epígrafes precedentes, no regirá la normativa especial de la LRCSCVM, sino los artículos 1902 y 1903 del Código Civil. La SAP de Zaragoza, de 11 de junio de 2007 (JUR 2007\66676), analiza el atropello con una bicicleta de un menor a un peatón que paseaba en un parque de Zaragoza. La Sentencia declara la responsabilidad civil del peatón (sus padres) y la aseguradora Caser (suponemos que es la que garantiza la responsabilidad civil del cabeza de familia en un seguro multirriesgo del hogar). En cuanto a la valoración de los daños, la sentencia deja claro que utiliza el baremo de la LRCSCVM, de forma analógica. De hecho, respecto al lucro cesante del peatón atropellado, se aparta del mismo porque considera que el citado baremo no lo resarce convenientemente.

---

<sup>659</sup> Naturalmente, las bicicletas también son perjudicadas en accidentes ocasionados por otros vehículos. En estos casos, se trataría de hechos de la circulación normales, que no son objeto de análisis en este epígrafe.

En el mismo sentido, la SAP Pontevedra (Sec. 1ª), nº 310/2014, de 25 de septiembre de 2014, en un atropello de un menor a un peatón, declara la responsabilidad civil de la madre del conductor de la motocicleta. Respecto a la valoración de los daños del perjudicado, precisa que, si bien la LRCSCVM, recoge como Anexo un sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación, viene referido a la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor -concepto éste último en que no se incluyen las bicicletas (artículo 1 del Reglamento del SOA)- ello no impide que, con un criterio orientativo, se pueda hacer uso del Baremo de la LRCSCVM para el cálculo y determinación de la correspondiente indemnización a favor del actor-perjudicado.

En todo caso, suponemos que el incremento cada vez más constante en nuestras ciudades de este medio, requerirá por parte de las autoridades una mayor preocupación respecto a su regulación. De hecho, el Reglamento de General de la Circulación está sometido a una extensa revisión y en breve habrá una modificación sustancial del mismo, que afectará en gran medida a la movilidad de las bicicletas<sup>660</sup>. También se habla de la creación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil y de un registro para las mismas. A esto hay que añadir que cada vez hay más bicicletas con baterías eléctricas, lo que conlleva a un incremento del riesgo.

Respecto al seguro, hasta ahora, los daños producidos por usuarios de las bicicletas, en general, está cubierto por la garantía de responsabilidad civil del seguro multirriesgo del hogar, porque están dentro de lo que se considera actividades privadas del cabeza de familia y de las personas que dependen de él. Sin embargo, algunas entidades aseguradoras están estableciendo en esta garantía sublímites por víctima que, en algunas pólizas, es de cuantía baja. Por lo tanto, en caso de que los daños superen estos sublímites deberán correr a cargo del causante.

---

<sup>660</sup> A esta reforma, se refirió VILLALBA CARRASQUILLA F.J., “La reforma del Reglamento General de Circulación”, *XXXI Congreso de Derecho de la Circulación*, organizado por INESE, 16 y 17 de abril de 2015, en Madrid. Aludiendo al uso de las bicicletas, precisó que los principios de la reforma son: Fomento del uso de la bicicleta en un entorno seguro y sostenible, intento de hacer convivir a vehículos a motor, bicis y peatones, respeto al usuario más débil: peatón y marco común de normas de circulación.

En los últimos tiempos, debido al incremento del uso de las bicicletas y, por ende, de los accidentes en los que resultan involucradas, las entidades aseguradoras están ofreciendo seguros voluntarios de daños y responsabilidad civil, con coberturas más amplias a las que otorgan los seguros multirriesgos del hogar, entre las que se encuentran, seguro de responsabilidad civil, seguro de accidentes y seguro sobre la bicicleta (robo y daños).

No obstante, a nuestro juicio, con la finalidad de proteger a las víctimas de estos accidentes y dado el eventual riesgo que está empezando a tener el uso de las bicicletas, consideramos que sería conveniente que se estudiase y aprobase un seguro obligatorio de responsabilidad civil que garantice hasta los límites que se acuerden, la responsabilidad civil de los usuarios de bicicletas. Pensamos que la garantía de responsabilidad civil de los seguros multirriesgos del hogar, conforme vaya incrementándose la siniestralidad, va a ir disminuyendo, cuando no, desapareciendo, como ocurre con otras actividades privadas en las que existen un elevado riesgo.

#### **4. Hechos en los que concurre el SOA con otros seguros**

Hay multitud de accidentes en los que estamos o podemos estar en presencia de hechos de la circulación, pero, a su vez, también nos podemos encontrar con que estos hechos también pueden tener una consideración distinta y estar amparados por seguros diferentes, como el Seguro Obligatorio de Viajeros, la Seguridad Social u otros seguros de responsabilidad civil o de accidentes.

En algunos casos, el SOA prevalece sobre los otros, porque estos excluyen, precisamente, los daños amparados por el mismo o solo cubren los daños que superen las coberturas del SOA. Pero en otras ocasiones pueden concurrir ambos seguros, porque los hechos están cubiertos por los dos. En otros casos, el seguro que concurre con el SOA, prevalece sobre éste porque los hechos no tienen la consideración de “hechos de la circulación”.

En todo caso, como trataremos de explicar, la casuística es variada y procuraremos centrarnos en los casos más comunes e intentar delimitar los hechos, para ver la

cobertura de cada uno de los seguros, aclarando si concurren o prevalecen unos sobre otros.

#### **4.1 El Seguro Obligatorio de Viajeros (SOV)**

El Seguro Obligatorio de Viajeros (SOV) está regulado por el Real Decreto 1575/1989, de 22 diciembre, que aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros<sup>661</sup>. Su finalidad es indemnizar a los viajeros o a sus derechohabientes, cuando sufran daños corporales en accidente que tenga lugar con ocasión de desplazamiento en un medio de transporte público colectivo de personas, siempre que concurren las circunstancias establecidas en el citado Reglamento.

Respecto a su naturaleza jurídica, debemos decir que se trata de un seguro obligatorio, que ampara a todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas, constituyéndose como una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero.

Por tanto, dada la naturaleza de seguro de accidentes, no solo es compatible con otros seguros de accidentes concertados por el viajero, sino también con otros seguros de responsabilidad civil, aunque esto último sea una cuestión discutible, como veremos.

Debe quedar claro que el SOV es un seguro de accidentes y, en consecuencia, el viajero debe ser indemnizado, independientemente de la responsabilidad del conductor del medio de transporte en el que sufra el accidente. En consecuencia, siempre que haya un accidente por un hecho previsto en el Reglamento, el usuario del transporte público debe ser indemnizado, sin entrar a valorar la conducta del conductor del vehículo en el que viaja o la de un tercero. Tampoco debe valorarse la posible negligencia del propio accidentado. Así, la STS (Sala 1ª), de 8 de octubre de 2010 (RJ 2010\7444), indica que *“Se trata de un seguro obligatorio establecido, según el artículo 2 , en relación con el artículo 4, en favor de todo viajero que utilice medios de locomoción destinados al transporte público colectivo de personas, incluyendo los autocares, que en el momento*

---

<sup>661</sup> BOE número 311, de 28 de febrero de 1989.



*del accidente esté provisto del título de transporte, de pago o gratuito (art.6 ), en virtud del cual el transportista responde siempre que se produzca el hecho objetivo del accidente o daño, con independencia de la culpa o negligencia del conductor, empresario, o empleados, e incluso tercero, hasta el límite y en las condiciones establecidas en el mismo, de tal forma que bastará acreditar la condición de viajero con el correspondiente título de viaje y que los daños corporales deriven de alguna de las causas previstas en el artículo 7 : "choque, vuelco, alcance, salidas de la vía o calzada, rotura, explosión, incendio, reacción, golpe exterior y cualquiera otra avería o anormalidad que afecte o proceda del vehículo", para ser indemnizado ”<sup>662</sup>.*

Los problemas prácticos que se plantean desde hace años son derivados de la compatibilidad del SOV con el SOA. En efecto, existen multitud de supuestos en los que los hechos podrían estar encuadrados en ambos seguros. Hemos visto en los epígrafes precedentes que, en muchas ocasiones, se consideran hechos de la circulación la subida y bajada de un autobús e incluso la caída dentro del mismo, cuando están parados. Menos discutibles son los casos en los que los daños que se ocasionan al pasajero son con motivo de la circulación de estos medios de transporte colectivo, en los que siempre concurrirán ambos seguros.

En principio, como hemos anticipado, cabría pensar que no debiera haber ningún problema respecto a la compatibilidad de ambos seguros, puesto que el SOV es un seguro de accidentes compatible con cualquier otro seguro, ya sea de la misma naturaleza o de distinta, como es el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, tanto obligatorio o voluntario. Sin embargo, la polémica viene dada por la modificación del artículo 21 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres<sup>663</sup>, llevada a cabo por la Disposición Adicional 24ª de la Ley

---

<sup>662</sup> La doctrina es pacífica a la hora de reconocer la naturaleza del SOV como un seguro de accidentes, que debe dar cobertura al margen de la responsabilidad del conductor.

Vid. en el mismo sentido: MEDINA CRESPO M., *Reclamación por lesiones en el Seguro Obligatorio de Viajeros*, editorial Bosch, Junio de 2012, págs. 59 y ss.; REGLERO CAMPOS, L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro...*, op. cit., págs. 791 y ss.; LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J., “La objetividad de la cobertura del Seguro Obligatorio de Viajeros”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, nº 11, año 46, diciembre de 2010, págs. 52 y ss. Éste último señala que no se puede hablar de responsabilidad objetiva en el seguro de viajeros, pues no estamos ante ninguna cuestión de responsabilidad de ningún tipo, sino simple y estrictamente ante la obligación del cumplimiento de una cobertura de un seguro que es de accidentes.

<sup>663</sup> BOE número 82, de 31 de julio de 1987.

14/2000, 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que dio una nueva redacción al citado artículo, a cuyo tenor: *“en todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor”*<sup>664</sup>.

Como puede verse, de esta modificación se desprende que, en principio, el SOV entra en juego únicamente cuando los daños no estén amparados por el SOA. Dicho de otro modo, solo en los casos en los que los daños no estén dentro de la LRCSCVM, porque no estemos ante un hecho de circulación, será cuando tengan cobertura a cargo del SOV.

Seguramente, esta modificación se debió a la presión realizada por parte de las asociaciones de transportistas de personas para suprimir el SOV, que pretendía ahorrar costes. Como no lograron, con esta reforma, en principio, podrían ver reducidas sus primas por este seguro, puesto que la mayoría de los daños, al tratarse de hechos de la circulación, estarían cubiertos por el SOA y, en tal caso, no tendrían cobertura por el SOV.

Sin embargo, desde que entró en vigor la citada modificación, las AAPP se dividieron entre las que interpretaban de forma literal la nueva redacción del artículo 21 LOTT,

---

<sup>664</sup> Antes de esta reforma la jurisprudencia menor declaraba, prácticamente, de forma unánime la compatibilidad de ambos seguros. Vid., entre otras, las Sentencias de las AAPP de Alicante, de 22 marzo 2001 (AC 2001\2019), Asturias, de 22 mayo 1997 (AC 1997\1095) y 10 junio 1999 (AC 1999\6057); y Barcelona, de 7 diciembre 1997 (ARP 1997\140).

entendiendo la no compatibilidad de ambos seguros<sup>665</sup>, y las que, haciendo un análisis más profundo, seguían manteniendo su compatibilidad<sup>666</sup>.

La polémica sobre la compatibilidad o no de ambos seguros, no exenta de críticas, fue resuelta por la STS (Sala 1ª), de 19 de septiembre de 2011 (RJ 2011\6424)<sup>667</sup>. El caso analizado se refiere a la caída de una ocupante de un autobús por la frenada brusca de su conductor. La perjudicada, que se reservó la acción civil en el previo juicio de faltas, demandó a la empresa propietaria del vehículo y a su aseguradora en reclamación de la correspondiente indemnización, tanto con cargo al seguro de responsabilidad civil del vehículo, como con cargo al de viajeros, más intereses del art. 20 LCS, respecto de la compañía de seguros y costas procesales.

La Audiencia Provincial afirmó, en síntesis, que, tras la entrada en vigor de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, que modificó el artículo 21 de la Ley 16/1987 (LOTT), no es posible aceptar la compatibilidad de las indemnizaciones solicitadas, por cuanto que los daños sufridos por viajeros solo serán satisfechos con cargo al seguro obligatorio de viajeros si no resultan indemnizados con cargo al de responsabilidad civil de suscripción obligatoria.

Ante el recurso de casación por parte de la actora, la Sala, que lo estima, es consciente de la polémica suscitada por la jurisprudencia menor sobre la compatibilidad o no del SOV con el SOA, tras la indicada modificación de la LOTT, indicando las posturas de cada grupo de AAPP y sus argumentos.

---

<sup>665</sup> Ejemplo de ello es la SAP de Madrid, de 17 de marzo de 2006 (AC 2006\803), que señala “”Dados los términos claros del artículo 21 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre que, por jerarquía y fecha de entrada en vigor, debe prevalecer sobre el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros, debemos inclinarnos por la incompatibilidad de las indemnizaciones, siempre que apreciemos que los ámbitos de cobertura de ambos seguros tienen un campo de actuación independiente y, en consecuencia, tiene sentido, en función de las prestaciones que recibe el demandado, que se mantenga la obligatoriedad de ambas coberturas...”

<sup>666</sup> En esta línea, vid., entre otras, la SAP de Jaén, de 6 febrero 2006 (AC 2006\828), SAP de Albacete, de 25 junio 2003 (JUR 2003\248405), SAP Almería, de 14 junio 2004 (AC 2004\1475), SAP Bizkaia, de 17 febrero 2006 (JUR 2006\156787).

<sup>667</sup> Vid. LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J., “Compatibilidad de indemnizaciones del seguro obligatorio de la LRCSCVM (SOA) y del Seguro Obligatorio de Viajeros (SOV)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, nº 11, año 47, diciembre de 2011, pág. 45. A juicio de autor, con esta sentencia ha quedado zanjado el debate suscitado en torno a la compatibilidad de ambos seguros, y ello dado que el seguro obligatorio de viajeros es un “seguro de personas” en su modalidad de “seguro de accidentes”, y, por tanto, tiene una naturaleza y régimen jurídico distinto al seguro de responsabilidad civil de la LRCSCVM (SOA), por incluirse en los “seguros contra daños”.

La Sala, haciendo referencia a la citada STS de 8 de octubre de 2010 (RJ 2010\7444), declara la compatibilidad de ambos seguros. Dice que en la sentencia de 2010 se debatió la posible responsabilidad con cargo a ambos seguros derivada del accidente sufrido por un pasajero que se cayó en el autobús en el que viajaba, declarando que la negativa de la Audiencia Provincial a indemnizar con cargo al SOV por ausencia de culpa o responsabilidad del conductor del vehículo constituía una decisión errónea, toda vez que, a diferencia del seguro de responsabilidad civil, el seguro obligatorio de viajeros otorga a todo viajero que utilice un transporte público y en el momento del accidente esté provisto del título de transporte, el derecho a ser indemnizado “siempre que se produzca el hecho objetivo del accidente o daño, con independencia de la culpa o negligencia del conductor, empresario, o empleados, e incluso tercero, hasta el límite y en las condiciones establecidas en el mismo”. De esta forma, que para ser acreedor de la indemnización con cargo a dicho SOV, bastará acreditar la condición de viajero con el correspondiente título de viaje y que los daños corporales deriven de alguna de las causas previstas en el artículo 7 del RD 1575/1989, de 22 de diciembre, así como que no concurran las causas de exclusión del artículo.

No obstante lo anterior, este artículo ha sido reformado nuevamente por la Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica la Ley 16/1987, de ordenación de los transportes terrestres y la Ley 21/2003, de seguridad aérea, para adaptar el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, en la medida en que las obligaciones del transportista frente a los viajeros no estén cubiertas íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, o por cualquier otro seguro<sup>668</sup>.

---

<sup>668</sup> La nueva redacción del artículo 21 de la LOTT, queda así: 1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

2. En los transportes en autobús y autocar, el transportista responderá de las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, en la medida en que éstas no estén cubiertas

Con la nueva redacción dada al artículo 21 de la LOTT, se despejan definitivamente cualquier duda que pudiera haber sobre la compatibilidad de ambos seguros, porque desaparece de este artículo el inciso que daba lugar al conflicto que hemos analizado.

#### **4.2 El seguro de responsabilidad civil de la carga (explotación)**

Otro de los supuestos en los que nos encontramos con accidentes en los que no es fácil de determinar qué seguro debe cubrirlo, es cuando se producen daños ocasionados por la carga de un vehículo. Y no lo es porque, en muchas ocasiones, es difícil ponerse de acuerdo sobre si los daños derivan de la circulación o, por el contrario, son ocasionados por la carga, ya sea por su mala estibación, por el exceso o por la altura de la misma.

Es frecuente que las pólizas de automóviles garanticen los daños producidos por los equipajes transportados en el vehículo asegurado durante su transporte, carga o descarga. Estos daños se suelen asegurar por el Seguro Voluntario, como cobertura al margen de los hechos de la circulación<sup>669</sup>, por lo que no suele haber problemas respecto a su asunción por parte de las entidades aseguradoras, si bien, como vemos, la cobertura suele hablar de equipajes o enseres, que poco tiene que ver con los daños derivados de la carga, a los que nos referimos en este epígrafe

En el caso de vehículos artículos, formados por cabeza tractora y remolque o semirremolque, lo primero que nos planteamos es qué unidad debe responder frente al

---

íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre (RCL 2004, 2310), o por cualquier otro seguro.

3. El importe de los seguros previstos en este artículo, tendrá la consideración de gasto de explotación, y será por tanto, repercutible en las correspondientes tarifas.

<sup>669</sup> De todos modos, los tribunales suelen imputar estos daños al SOA, porque derivan del riesgo de la conducción del vehículo. Así lo hace la SAP de Baleares de 30 de mayo de 2006 (JUR 2006\190356), que analiza un accidente en el que se causan daños a un motorista por la caída de una maleta de la baka de un vehículo. La aseguradora del vehículo alega que los hechos están excluidos por el seguro voluntario de responsabilidad civil, porque el asegurado no adoptó las medidas de seguridad necesarias para transportar una maleta en la baka del vehículo. La Sentencia sostiene que el recurso carece de fundamento al insistir en una cláusula de exclusión de la cobertura pactada para el caso de aplicación del seguro voluntario contratado junto al obligatorio, cuando lo cierto es que la condena se halla dentro de los límites del seguro obligatorio y, consecuentemente, sin aplicación del voluntario invocado para eludir su responsabilidad de indemnizar.

perjudicado. Aunque los remolques y semirremolques no tienen autonomía propia para desplazarse, hemos visto que el artículo 1 del Reglamento del SOA los considera como “vehículos a motor”, a los efectos de aseguramiento. Sin embargo, a este tipo de vehículos se les tiene como una “unidad funcional”, de ahí que nos preguntemos por qué los remolques tienen la consideración de vehículos a motor y deben estar asegurados de forma independiente. Quizá la razón es que, pese a no autopropulsarse, pueden ocasionar daños por sí solos, por problemas de anclaje a los vehículos tractores a los que van unidos o en los estacionamientos.

En todo caso, el artículo 19 del Reglamento del SOA, refiriéndose a este tipo de vehículos, al regular la concurrencia de daños y causantes, establece en el párrafo segundo de su apartado 2, lo siguiente: *“Cuando los dos vehículos intervinientes fueran una cabeza tractora y el remolque o semirremolque a ella enganchado, o dos remolques o semirremolques, y no pudiera determinarse la entidad de las culpas concurrentes, cada asegurador contribuirá al cumplimiento de dichas obligaciones de conformidad con lo pactado en los acuerdos entre aseguradoras o, en su defecto, en proporción a la cuantía de la prima anual de riesgo que corresponda a cada vehículo designado en la póliza de seguro suscrita”*.

Como es difícil determinar la responsabilidad a la que hace referencia este precepto, ya hemos visto en el epígrafe 4º del Capítulo V, que el sector asegurador tiene firmado un Convenio de Unidades Mixtas para resolver las controversias que surgen sobre esta cuestión. No obstante, este acuerdo rige entre las partes firmantes y no frente a terceros, sobre los que, normalmente, se establece la regla de la solidaridad de ambos vehículos, al ser difícil de establecer la concurrencia causal de cada uno de ellos<sup>670</sup>.

No obstante, la jurisprudencia no ha sido unánime con respecto a la solidaridad de ambos vehículos. Ha habido también algunas sentencias que han atribuido toda la responsabilidad a la cabeza tractora y a su seguro, argumentado que el remolque carece

---

<sup>670</sup> Vid. la SAP de Burgos, de 18 de septiembre de 2003 (JUR 2004\240583). Indica que: “Es evidente que no se trata de un accidente entre el vehículo del fallecido con un semirremolque, sino con vehículo articulado, con la unidad funcional compuesta por la cabeza tractora y el semirremolque, siendo la responsabilidad del accidente de la unidad funcional como tal, al no ser posible determinar la incidencia causal de uno y otro elemento.”

de autonomía propia. Así es como lo entendió la STS (Sala 1ª), de 1 de abril de 1996 (RJ 1996\2983), al sostener que: *“la cabeza tractora que, por su propia estructura, no puede llevar sobre sí misma ninguna carga, tiene como única finalidad la de transportar o arrastrar remolques o remolques-cisterna, los cuales son los que llevan en su interior la carga, por lo que, en estricta y elemental lógica, ha de entenderse que lo transportado por la cabeza tractora no es sólo la carga contenida en el remolque cisterna, sino también este último, pues los dos (continente y contenido) forman a estos efectos, una sola cosa (perteneciente, además, a la misma entidad cargadora) que es transportada o arrastrada por la cabeza tractora asegurada”*

Hay otra corriente jurisprudencial, quizá más minoritaria, que admitiendo el carácter de “unidad funcional” del vehículo articulado y la regla de la solidaridad para resolver este tipo de accidentes, sostiene que si de la prueba practicada se puede ver claramente cuál de los dos elementos provocó el accidente (cabeza tractora o remolque), será el conductor de éste y su aseguradora los que deban responder frente al perjudicado, sin que quepa la repetición contra la aseguradora de la otra parte, que no tuvo intervención alguna en el accidente<sup>671</sup>.

En cualquier caso, independientemente de lo anterior, con respecto a los daños ocasionados por la carga transportada en este tipo de vehículos, ya sean camiones o vehículos articulados, lo que habrá que determinar es quién debe responder de los mismos frente al tercero perjudicado. Cuando haya un seguro que garantice de forma explícita los daños de la carga, que puede ser un seguro de responsabilidad civil de explotación del propio transportista, la cuestión es más fácil de solucionar, porque de lo que se tratará es de ver, en función del origen de los daños, cuál de los dos seguros debe responder, si el SOA, por ser imputables a la conducción del vehículo, o el seguro de responsabilidad civil de la carga, por ser atribuibles a la mala colocación o al exceso de

---

<sup>671</sup> Vid. la SAP de Castellón, de Castellón de 25 de enero de 2000 (AC 2000\43), que mantiene esta posición, indicado que: “Ahora bien, y en el concreto asunto litigioso sometido a revisión es esta alzada, de la prueba practicada, centrada en el claro y taxativo reconocimiento del conductor causante de la forma de colisión (folio 74, acta del juicio), e identificación y localización del punto concreto que golpea al vehículo estacionado, acreditado incluso en forma documental (el parte de declaración amistosa, folio 58), no cabe duda de que, aún en movimiento toda la unidad funcional, se trataba de una ligera maniobra, en cuya realización la cabeza tractora con su lateral, precisamente en el que se ubica el depósito de combustible, golpeó al coche estacionado, sin que, habida cuenta de lo expuesto, pueda achacarse un grado de participación como concausa al remolque –pues nada se menciona ni acredita al respecto por dificultad de maniobra, inercia de la carga, etc.-...”.

la misma. El problema viene dado, en muchas ocasiones, cuando no existe un seguro de responsabilidad civil específico de la carga y solo concurre el SOA.

De todos modos, en líneas generales, la jurisprudencia suele entender que los daños derivados de la carga deben atenderse con cargo al SOA. Así lo mantiene la STS (Sala 1ª), de 13 de octubre de 2011 (RJ 2011\7396), en un supuesto en el que por la altura de la carga -se transportaba una máquina excavadora en un camión- se causan daños en un puente de la vía<sup>672</sup>. El asegurado abonó los daños al tercero perjudicado y reclamó judicialmente contra su propia compañía aseguradora. La aseguradora se opuso alegando que los daños producidos a las cosas por exceso de carga tanto en peso como en anchura, altura o longitud, estaban excluidos de la póliza que cubría el SOA y el Seguro Voluntario de responsabilidad civil de la circulación.

En primera instancia se desestimó la demanda. Tras el recurso de apelación de la actora, la Audiencia Provincial de Almería, en sentencia de 8 de febrero de 2008 (JUR 2008\217870), revocó la de primera instancia y estimó las pretensiones del asegurado, al entender que nos hallamos ante un riesgo ordinario derivado de la conducción de vehículos a motor, cuya producción entra de lleno en el ámbito propio de cobertura del seguro obligatorio, diseñado por el legislador en el artículo 1º de la LRCSCVM, en relación con el artículo 3.1 del Reglamento aprobado por Real Decreto 7/2001 de 12 de Enero (Vigente en el momento de los hechos). Para la Audiencia, “resulta indudable que los riesgos de la circulación son los derivados del riesgo creado por la conducción del vehículo en toda su extensión y contenido, y en ese riesgo debe de incluirse la carga transportada y los riesgos que genera”.

El Tribunal Supremo, desestima el recurso de casación de la entidad aseguradora y mantiene los argumentos de la sentencia de la Audiencia Provincial. Para la Sala, son irrelevantes las exclusiones establecidas en el seguro voluntario de responsabilidad civil puesto que la cobertura de este seguro se establece a partir de las cantidades cubiertas

---

<sup>672</sup> Pensamos que, efectivamente, cuando la carga está bien estibada y los daños se producen por dimensiones excesivas en su altura o anchura, si el siniestro se produce durante la circulación, la responsabilidad deberá recaer en el conductor y no en el cargador, por incumplimiento de las disposiciones establecidas en los artículos 13 a 16 del Reglamento General de Circulación, que establecen normas respecto al transporte de mercancías, relativas a la dimensión del vehículo y su carga, la disposición y dimensiones de la carga y las operaciones de carga y descarga.



por el Seguro Obligatorio, lo cual, dicen la sentencia, “supone que es una cobertura adicional que complementa, pero que no excluye, las cantidades objeto del seguro obligatorio”. La solución, por tanto, no está en el seguro complementario, en el que la aseguradora tendría facultad de oponer al tercero la cláusula de exclusión si se pactó expresamente como cláusula limitativa de los derechos del asegurado y se cumplimentó el requisito de la doble firma del artículo 3 LCS, sino en el análisis del seguro obligatorio concertado en el que las partes no incluyeron estipulaciones, condiciones y cláusulas limitativas de la responsabilidad distintas y adicionales a las legalmente previstas.

También ha habido sentencias, más acordes con la realidad de los hechos, que han distinguido si los daños son derivados de la propia carga, como puede ser la combustión, la explosión o la mala colocación de la misma, o si derivan de la actuación del conductor. En el primer caso, han valorado si la responsabilidad puede deberse al propietario de la carga o al cargador. En tal sentido, la SAP de Huelva, de 10 de mayo de 2001 (AC 2001\1381), en un supuesto en el que los daños derivan de que la carga está mal estibada, sostiene que no existe responsabilidad alguna del conductor del vehículo ni de su aseguradora, dudando, incluso, de que se trate de un hecho de la circulación: “Parte la resolución recurrida del aserto de que, tratándose el siniestro enjuiciado de un hecho de la circulación, no siendo la cabeza y remolque elementos independientes y estar conducidos ambos por la misma persona, frente al perjudicado surge una responsabilidad solidaria que alcanza al propietario y su aseguradora. La Sala, aceptando en principio este planteamiento teórico, no coincide sin embargo con la Juzgadora a quo en su aplicación al presente supuesto, y ello por cuanto que, por la simple lectura del escrito de demanda, se deduce que la propia actora excluye la posibilidad de que se trate de un hecho de la circulación, al indicar en el hecho cuarto que el siniestro fue la consecuencia de la falta de sujeción adecuada de la carga del vehículo contrario, sin establecer ninguna conexión entre este hecho productor del daño y el hecho del uso y circulación de vehículos de motor, siendo esto último, a lo más, una circunstancia que en el presente caso se muestra meramente contingente y no determinante del daño producido”<sup>673</sup>.

---

<sup>673</sup> En el mismo sentido, la SAP de Lleida, de 28 de julio de 1998 (AC 1998\1635), en un accidente producido por la mala colocación de la carga, entiende que no constituía un hecho de la circulación, ya

En otras ocasiones, el perjudicado puede ser el propietario de la carga transportada, en un accidente imputable exclusivamente al conductor del vehículo. En estos casos, dicho propietario suele reclamar contra el conductor y su aseguradora del SOA. También puede ocurrir que quien reclama es la entidad que asegura la carga que, una vez pagada la indemnización a su asegurado, se subroga en su posición, en virtud de las previsiones del artículo 43 de la LCS y reclama los daños a los responsables. Es el caso analizado en la SAP de Castellón (Sec. 3ª), nº 341/2013, de 26 de julio de 2013. La entidad Chubb Insurance Company of Europe, S.E, que aseguraba la carga, después de indemnizar a su asegurado, propietario de la misma, reclama contra el conductor del camión y contra su aseguradora del SOA (Allianz), al entender que la responsabilidad civil del accidente recaía en dicho conductor.

La sentencia de primera instancia desestimó la demanda con fundamento en que no se ha practicado prueba suficiente por la que se pueda atribuir sin género de dudas la responsabilidad del accidente al conductor de la cabeza tractora, ya que el atestado instruido por la guardia civil se limita a indicar como "posible causa" una velocidad inadecuada al tomar la rotonda, pero que en modo alguno concluye que ésa sea la causa decisiva de la producción del siniestro. La Audiencia estima el recurso de apelación de la actora, por considerar que existe responsabilidad civil del conductor del camión en el accidente. Además, añade, que “el hecho de salirse de la vía un vehículo y colisionar contra una farola, sin que interviniera ningún otro vehículo, supone una presunción de culpabilidad en el conductor, presunción que debe ser destruida por el conductor del vehículo que sufrió ese accidente, acreditando que dicha salida de la vía fue debida a un caso de fuerza mayor o a la intervención de un tercero, al invertirse en estos casos de responsabilidad por culpa extracontractual la carga de la prueba de la culpabilidad del conductor del vehículo que causó los daños”.

---

que la caída de la mercancía tuvo su causa en la incorrecta estiba de la carga y no en una maniobra imprudente por parte del camión, achacando la responsabilidad exclusivamente al cargador: “Es cierto que el conductor, como parte de la seguridad de los usuarios de la vía, debe de vigilar la carga, pero hay que situarse en el caso concreto que enjuiciamos. No se trata de un transporte de mercancías, en el que fácilmente se pueden ver los defectos de una colocación y las consecuencias de los mismos, sino que son bloques de 2.500 Kg. colocados por la empresa fabricante y, por consiguiente, se necesitaba cierta especialización para hacerlo adecuadamente y el transportista tenía que pensar que, dado que la misión de la empresa era cargar habitualmente los bloques para su transporte, lo normal era su correcta colocación, cosa que él normalmente desconocería, a no ser que existiese una mala colocación fácilmente apreciable y que en este caso no fue así, pues circuló mucho tiempo con la carga sin que ocurriera nada.”

Sobre esta cuestión resulta curiosa la SAP Madrid (Sec. 18ª), nº 519/2007, de 8 de octubre de 2007, en la que se estudia la reclamación del propietario del remolque, que había sufrido daños, contra el conductor del tractocamión y su aseguradora de SOA. La Sala considera que “tratándose de un vehículo articulado y considerándose que el remolque forma parte de la carga del tractor o cabeza de camión, y que los daños producidos como consecuencia de la circulación en la carga del camión están excluidos de la cobertura del seguro obligatorio, no cabe duda que el seguro obligatorio concertado por el titular del camión con la Aseguradora hoy recurrente no puede responder de los daños ocasionados al remolque. Para cubrir este tipo de siniestros existen otros seguros, y uno de ellos es el denominado seguro de daños, y del examen de la póliza concertada entre las partes que se ha traído a las actuaciones, lo que se deriva es que los daños sufridos por las cosas transportadas están excluidos de la modalidad de responsabilidad civil de suscripción voluntaria (artº. 24 . b de la póliza, expresamente suscrita por el asegurado), de lo que se sigue la estimación del recurso formulado y por ende la desestimación de la demanda interpuesta contra la aseguradora recurrente, revocándose parcialmente la sentencia de instancia en el sentido de absolver a la misma manteniéndose la condena de la codemandada no recurrente”.

#### **4.3 El seguro de responsabilidad de mercancías peligrosas**

Aunque la mecánica que pudiera haber es muy parecida al supuesto que hemos analizado en el epígrafe anterior, lo cierto es que el transporte de mercancías peligrosas por carretera, entre las que podríamos citar: gases licuados, combustibles, productos químicos, etc., ha suscitado desde siempre un interés especial, motivado por el alcance de los daños que podrían ocasionarse como consecuencia de un accidente en el que se transporte este tipo de mercancías.

Por ello existe una normativa especial a nivel estatal, autonómico y local que regula el transporte de este tipo de mercancías, que deriva, en gran medida, de Directivas Comunitarias y tratados internacionales suscritos por nuestro país. Dentro de esta regulación, destaca el Real Decreto 97/2014, de 14 de febrero, que regula las

operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español<sup>674</sup>, que incorpora a nuestro Ordenamiento jurídico la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas. También recoge las últimas modificaciones del Acuerdo Europeo, de 30 de septiembre de 1957, relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR)<sup>675</sup>.

En su artículo 3 b), define mercancías peligrosas, como aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones establecidas en el ADR o en otras disposiciones específicas. Su objeto es la regulación de las operaciones de transporte de mercancías peligrosas por carretera en territorio español, estableciéndose requisitos, obligaciones y diligencia especiales que afectan a todos los sujetos que intervienen en este tipo de transportes, incluido el conductor del vehículo, con la finalidad de garantizar el traslado y minimizar el riesgo de posibles consecuencias dañosas.

En cuanto a la responsabilidad civil que pudiera haber por los daños ocasionados a terceros, como consecuencia de un accidente de un vehículo en el que se transporten por carretera mercancías peligrosas, debemos decir que, además del conductor, pueden existir otros responsables, como el propietario, fabricante o distribuidor de la mercancía al transportarla por la vía pública e, incluso, la propia administración. En estos casos, no solo estamos ante el riesgo circulatorio, sino que, además, existe un riesgo mucho más agravado, que deriva del peligro de la propia mercancía transportada, cuyos daños, en muchas ocasiones son ajenos a la circulación de vehículos.

Cuando se habla de transporte de mercancías peligrosas en nuestro país, es obligado hacer referencia al conocido accidente ocurrido el 11 de julio de 1978 en el camping de

---

<sup>674</sup> BOE número 50, de 27 de febrero de 2014.

<sup>675</sup> Según su Exposición de Motivos, este el Real Decreto 97/2014 también persigue poner al día todas aquellas normas que han quedado obsoletas, o son contrarias a las normas internacionales vigentes en este momento, aprovechando esta ocasión para actualizar la normativa aplicable al transporte de mercancías peligrosas por carretera. Asimismo, se trata de sustituir el real decreto vigente por una norma actualizada y adecuada a las modificaciones habidas en la normativa internacional que regule, en su conjunto, todas las cuestiones que afectan al transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Los Alfaques (Sant Carles de la Rápita -Tarragona-), en el que fallecieron 247 personas y hubo más de 300 heridos, además de importantes daños materiales.

La causa del accidente, según el Tribunal que juzgó los hechos, fue el sobrellenado de la cisterna, que impidió la expansión del líquido contenido en su interior a causa del calor, que en la época del año en que ocurrió el accidente, era elevada. Se barajaron otras hipótesis, como un posible accidente del camión, pero el conductor del mismo falleció en el hecho y no quedaron pruebas que pudieran acreditar dicha posibilidad. Finalmente se procesó y condenó a los directivos de la refinería y civilmente se obligó a “Cisternas Reunidas” y “Enpetrol” a liquidar las cuantiosas indemnizaciones a los perjudicados.

En estos casos, en muchas ocasiones, al igual que hemos visto en el epígrafe anterior, cuando ocurre un accidente de circulación que, debido a la peligrosidad de la carga, ocasiona daños a terceros o al medioambiente, se condena solidariamente a las entidades que aseguran el SOA y el seguro de responsabilidad civil por el transporte de mercancías peligrosas<sup>676</sup>, pese a que este seguro, en muchas pólizas es subsidiario del SOA. La SAP de Barcelona, de 22 de diciembre de 2005 (JUR 2005\5618) resuelve un supuesto de esta naturaleza. Las entidades propietarias del vehículo y de la mercancía ejercitan acción de reclamación de cantidad contra las aseguradoras Vitalicio Seguros y HDI Hannover Internacional España, con las que tenían suscritos sendos contratos de seguro: con Vitalicio, seguro de vehículos industriales que asegura, entre otros riesgos, la responsabilidad civil por daños causados a terceros en las modalidades de responsabilidad civil obligatoria, complementaria e ilimitada, por los vehículos asegurados, camión SE-9003-DS, y remolque B-21986-R y con HDI Hannover Internacional España, seguro de responsabilidad civil extracontractual por daños causados a terceros con ocasión del transporte de mercancías peligrosas por carretera mediante vehículos cisterna, la responsabilidad civil de explotación y la responsabilidad civil patronal, incluyéndose entre los riesgos de explotación, los daños causados al medio ambiente por contaminación del suelo, las aguas o la atmósfera, siempre que su causa sea accidental, súbita, no prevista ni esperada por el asegurado; y los daños

---

<sup>676</sup> Las mercancías peligrosas (explosivas, inflamables, radiactivas o corrosivas) suelen estar aseguradas por compañías especializadas, en pólizas especiales y con primas muy altas, en previsión del valor del daño indemnizable. En las pólizas de transporte cotidianas, estas mercancías se mencionan en la cláusula de exclusiones o de “mercancías excluidas”.

materiales, personales y sus consecuencias que puedan causar los productos transportados.

El juzgado de instancia había declarado la responsabilidad solidaria de las dos entidades frente a los reclamantes, si bien, al cubrir los dos seguros el mismo riesgo, había declarado la existencia de una concurrencia de seguros, en los términos del artículo del artículo 32 de la LCS.

En su recurso de apelación, las entidades demandadas alegaron su falta de cobertura. Vitalicio sostuvo que, dado que los daños se produjeron por el derrame de la carga y que el seguro no se extiende a la carga transportada, no debe responder por los daños ocasionados por ésta. Por su parte, HDI Hannover Internacional España, entendió que el seguro contratado con ella era subsidiario del seguro obligatorio del automóvil.

La Audiencia Provincial rechazó la oposición de la entidad Vitalicio, que aseguraba el SOA, al estimar que los daños a terceros eran derivados por el accidente de circulación y, por tanto, estaban cubiertos por dicho seguro. Respecto HDI, aseguradora de la responsabilidad civil de la mercancía peligrosa, también precisó que debe cubrir el siniestro, puesto que la exclusión alegada no reúne los requisitos establecidos en el artículo 3 de la LCS y, por tanto, no se considera válida dicha cláusula.

Por otro lado, la sentencia mantuvo la existencia de un seguro múltiple a los efectos de la reclamación del asegurado, puesto que en este caso tanto el seguro de vitalicio como el de HDI Hannover Internacional España, cubrían completamente el daño sufrido, de manera que el asegurado puede reclamar íntegramente la indemnización a cualquiera de las compañías aseguradoras, sin perjuicio del derecho de repetición que tuviera la aseguradora que pague mayor cantidad de la que le corresponda, con arreglo a la propia suma asegurada, frente a la otra aseguradora.

Como puede verse, nos encontramos ante casos de difícil solución, en los que las distintas posiciones que se mantienen son comprensibles. Aunque haya habido un accidente de circulación atribuible al conductor del camión y, por tanto, a su seguro, parece desproporcionado que la entidad aseguradora deba acarrear con todos los daños

producidos por la carga de una mercancía sumamente peligrosa que, al verse, puede ocasionar daños importantes, que pueden llegar, incluso, a la contaminación del medio ambiente. A esto hay que añadir, además, los elevados límites del SOA, tras la reforma de la Ley 21/2007, de 11 de julio, tal como hemos visto en el Capítulo III de la parte 1º de este trabajo.

Desde el punto de vista de la aseguradora de la carga, también es razonable su posición, porque, primero, los daños son derivados de un accidente de circulación y, segundo, solo cubre en exceso del SOA. Que esta cláusula, como dice la sentencia, sea limitativa de derechos y deba someterse a lo dispuesto en el artículo 3 de la LCS, a nuestro juicio, es más que discutible, porque parece que lo que hace es “delimitar” el riesgo asegurado, desde una perspectiva cuantitativa y, por ello, no debería estar sometida al rigor del artículo 3 de la LCS.

Desde luego, si el siniestro se hubiera producido solo por la acción de la carga, por combustión, explosión o cualquier otra circunstancia, como ocurrió en el accidente del camping de Los Alfaques, la responsabilidad del mismo debería correr exclusivamente a cargo de la entidad que asegura la responsabilidad civil de la mercancía peligrosa, salvo que se le pueda imputar alguna responsabilidad al conductor del vehículo.

En cualquier caso, como estamos viendo, nos encontramos ante accidentes complicados, en los que nos fíacil dar unas pautas concretas para su solución. Habrá que ver cada caso, de forma individualizada, y tener en cuenta todos los aspectos que rodean el accidente y también las coberturas de cada una de las aseguradoras intervinientes. Existen, además, otras cuestiones que complican aún más este tipo de siniestros, como la valoración de los daños, cuando hablamos de menoscabos al medioambiente y la legitimación activa para reclamarlos, así como la acciones que pudieran interponerse, porque podrían entrar en juego las distintas administraciones públicas legitimadas para ejercitarlas.

#### **4.4 El seguro de accidentes de trabajo (Seguridad Social)**

Con cierta frecuencia se producen accidentes de circulación que, a su vez, también son accidentes de trabajo<sup>677</sup> -porque se utiliza el vehículo de forma profesional<sup>678</sup>- o accidentes *in itinere*, que tienen la misma consideración, al ser ocasionados en el trayecto que hay entre el domicilio y el trabajo o viceversa. Es el caso, por ejemplo, del atropello por parte del conductor de un vehículo a un peatón cuando éste se dirige a su trabajo. Se trata de un accidente de circulación, del que debe hacerse cargo el seguro obligatorio de responsabilidad civil de la circulación del conductor del vehículo y, también, al ser un accidente de trabajo, debe cubrirlo el seguro público (Seguridad Social).

El artículo 115.2 a) la Ley General de la Seguridad Social, aprobada por el RDL 1/1994, de 20 de junio, indica que tendrán la consideración de accidentes de trabajo, entre otros, los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo. El mismo artículo, en el apartado 5 b) aclara que no impedirán la calificación como un accidente de trabajo, la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero -que sería el caso, por ejemplo de un atropello-, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo.

Podríamos decir que en estos supuestos concurren dos seguros, el SOA, de naturaleza privada, que garantiza la responsabilidad civil por los daños ocasionados a un tercero por parte del conductor asegurado y el seguro público de la Seguridad Social, que tendría una estructura similar a la de un seguro de accidentes, con ciertas particularidades que le otorga, precisamente, ese carácter público. Por tal motivo, este seguro, sin perjuicio del derecho de repetición que pudiera haber por parte de los

---

<sup>677</sup> Sostienen ARIAS DOMÍNGUEZ A./SEMPERE NAVARRO A.V., *Accidentes Laborales de Tráfico*, Aranzadi, 2ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2011, pág. 319, que “Aunque el porcentaje de accidentes de tráfico sobre el total de los de trabajo no es especialmente relevante en términos cuantitativos, el análisis cualitativo de la cuestión sí revela un cierto interés, en la medida en que prácticamente el cuarenta por ciento de los accidentes mortales de trabajo son de tráfico”.

<sup>678</sup> Cfr. ARIAS DOMÍNGUEZ A./SEMPERE NAVARRO A.V., *Accidentes Laborales de Tráfico...*, op. cit., pág. 65. A juicio de los autores, se alude a la “posibilidad de que se produzca un accidente laboral de tráfico que afecte a un trabajador cuyo cometido laboral sea precisamente conducir. Transportistas, taxistas, conductores de autobuses, o de camiones de mercancías, visitantes, viajeros, etc., suelen tener vínculos de naturaleza laboral que cubren de forma privilegiada las contingencias profesionales”.



obligados al pago<sup>679</sup>, otorga cobertura a su “asegurado” (el trabajador) de forma objetiva, con independencia de su responsabilidad en el accidente.

Por tanto, al concurrir el seguro de responsabilidad civil del vehículo con otro seguro público, cuya naturaleza es similar a un seguro de accidentes, en principio, no debería haber problemas respecto a la compatibilidad de ambos, de forma similar a lo que hemos indicado en el epígrafe 4.1 de este Capítulo, al referirnos al SOA y al seguro obligatorio de viajeros.

Así lo declara la SAP de Murcia, de 10 de junio de 2014 (JUR 2014\183627), al decir que la jurisprudencia de forma unánime ha venido manifestado la absoluta compatibilidad de las indemnizaciones que pudiera corresponder a un lesionado dentro del ámbito laboral y las que le corresponden con cargo al seguro obligatorio de vehículos de motor. Para la Sala, el hecho de que el accidente pueda ser calificado como laboral no implica en modo alguno que no pueda ser considerado igualmente como un accidente de tráfico y el perjudicado tenga derecho a las indemnizaciones que según la legislación de cada orden le puedan corresponder por los mismos hechos, pues como reiteradamente se ha señalado, cada una de las indemnizaciones tiene una finalidad completamente diferente y de ahí la compatibilidad entre ellas. Por poner un ejemplo, añade la sentencia, si un camionero que trabaja conduciendo un camión por cuenta ajena sufre un accidente de tráfico durante su jornada laboral cuando está circulando con dicho vehículo, nadie pone en tela de juicio que tendrá derecho a la indemnización que conforme a la legislación laboral le pueda corresponder por el contrato de trabajo, así como a la indemnización que corresponda por aplicación del baremo de tráfico con cargo al seguro obligatorio.

---

<sup>679</sup> En nuestro país, a diferencia de alguno de los países de nuestro entorno, el Instituto Nacional de la Salud y, en su caso, las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, solo pueden repetir al tercero responsable, en este caso a la entidad aseguradora del vehículo, las prestaciones asistenciales. Así lo establece el párrafo 2º del artículo 127.3 de la Ley General de la Seguridad Social, aprobada por el RDL 1/1994, de 20 de junio: “Con independencia de las acciones que ejerciten los trabajadores o sus causahabientes, el Instituto Nacional de la Salud y, en su caso, las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, tendrán derecho a reclamar al tercero responsable o, en su caso, al subrogado legal o contractualmente en sus obligaciones, el coste de las prestaciones sanitarias que hubiesen satisfecho. Igual derecho asistirá, en su caso, al empresario que colabore en la gestión de la asistencia sanitaria, conforme a lo previsto en la presente Ley”.

Sin embargo, esto que acabamos de decir no está tan claro. La jurisdicción civil y penal, hasta hace unos años, ha mantenido la compatibilidad de las indemnizaciones de las que venimos hablando. Pero la jurisdicción laboral, cuando resolvía asuntos de responsabilidad civil del empresario, en términos generales, al condenarle como responsable civil, descontaba de la indemnización que le correspondía al trabajador perjudicado, lo pagado al mismo por la Seguridad Social<sup>680</sup>.

Y es que, como veremos, por las particularidades específicas de este “seguro” público, que quizá no encaje en lo que es un seguro propiamente dicho, no se ha considerado por parte de nuestra jurisprudencia como un seguro privado de accidentes y de ahí que se haya discutido su compatibilidad con el SOA u otros seguros de responsabilidad civil con los que pueda concurrir<sup>681</sup>. Por eso, a diferencia de lo que ha ocurrido con los seguros de accidentes privados, siempre ha estado latente la llamada “*compensatio lucri cum damno*”, recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual, nadie puede enriquecerse a costa de otro<sup>682</sup>, de tal forma que se considera el daño “único”, por lo que si hay varios obligados a indemnizar, como es el caso, no podrá pagarse más de lo que vale el daño<sup>683</sup>. De este modo, por ejemplo, si un trabajador ya ha

---

<sup>680</sup> Así lo mantiene, CHECA GARCÍA M., “Consolidación de la jurisprudencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, en relación a las indemnizaciones a satisfacer a los trabajadores perjudicados por accidente laboral, tras las Sentencias de 17 de julio de 2007”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 45, abril de 2009, pág. 26, al afirmar: “De todos era conocida la diferencia que se recogía en las Resoluciones, según fuera la Jurisdicción que enjuiciara el supuesto concreto, siendo en general más generosas las Jurisdicciones Penales y Civiles a efectos de la cuantificación de la indemnización a satisfacer, que la Social, por descontarse en esta última de forma automática a la cantidad reclamada las prestaciones que dicho trabajador hubiera percibido a través de la Seguridad Social”.

<sup>681</sup> Vid. BATALLER GRAU J./LA TORRE CHINER N./OLAVARRIA IGLESIA J. *Derecho de los Seguros Privados*, edit. Marcial Pons, 2007. Precisan que los seguros sociales, en la actualidad, son un régimen general coactivo, alejado de parámetros contractuales, donde las técnicas propias de los seguros privados han sido superados (...). En definitiva, este sistema carece de las notas de voluntariedad, libertad y proporcionalidad entre la prima y el riesgo propias de los seguros privados.

<sup>682</sup> Vid. MEDINA ALCOZ M. “La *compensatio lucri cum damno* en la responsabilidad civil extracontractual: la denominada teoría del descuento”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 3, año 41, marzo de 2005, pág. 16. Manifiesta que: “Con la expresión latina *compensatio lucri cum damno*, acuñada por la doctrina de la glosa (sobre la base de concretos textos del Derecho romano), suele aludirse a una serie diversa de situaciones determinantes de que el responsable no tenga que resarcir al perjudicado por aquellos daños y perjuicios que dejan de serlo o que se palian, en virtud de las ventajas (*damnum cessans*; *lucrum emergens*) obtenidas con ocasión del hecho dañoso. Pese a la generalidad de su expresión, esta especie de definición descriptiva permite una aproximación inicial al estudio de esta figura que, como tal, apenas ha sido acogida por nuestra jurisprudencia. Pero, previamente, hay que hacer una aclaración terminológica”.

<sup>683</sup> Vid. VICENTE DOMINGO E. *Los daños corporales. Tipología y valoración*, Bosch, Barcelona, 1994, pág. 306. Sobre esta cuestión, manifiesta que el principio de la reparación integral encuentra su apoyo en el artículo 1.106 C.c., extendiéndose a los daños no patrimoniales, a pesar de que éstos no

cobrado un determinado concepto del daño en la legislación laboral, no podrá ser indemnizado por el mismo concepto por otro obligado al pago<sup>684</sup>, salvo que no lo haya cobrado en su totalidad. En tal caso, se le descontará lo abonado por la Seguridad Social.

Sobre esta cuestión y sobre las diferentes interpretaciones que se estaban haciendo en las distintas jurisdicciones sobre la compatibilidad o no de lo percibido en la legislación laboral, como las indemnizaciones a las que tenía derecho el trabajador perjudicado por la responsabilidad civil del empresario o de cualquier otro responsable, fueron decisivas las dos Sentencias de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de 17 de julio de 2007.

Una de ellas, la STS (Sala 4ª), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8303), dictada en un procedimiento en el que se solicitaba la condena por responsabilidad civil del empresario, que podría ser equiparable a la responsabilidad civil del conductor de un vehículo a motor, establece los conceptos que pueden compensarse por lo percibido por el trabajador por la legislación laboral<sup>685</sup>.

La sentencia parte de que la indemnización de los daños debe ir encaminada a lograr la íntegra compensación de los mismos, para proporcionar al perjudicado la plena indemnidad por el acto dañoso, lo que en derecho romano se llamaba "*restitutio in integrum*" o "*compensatio in integrum*". Para ello, la Sala recurre al sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, regulado en el Anexo de la

---

encajan ni en el concepto de daño emergente ni en el del lucro cesante. Dice también que parece coherente con la reparación integral aceptar que la víctima no puede obtener, a través del resarcimiento, un enriquecimiento que suponga una medida superior a la del daño padecido, por lo que, según cierto sector de la doctrina, si el hecho causante del mismo provoca también ventajas para el perjudicado, causalmente conectadas, estos lucros deberían reducir el importe de la indemnización.

<sup>684</sup> Vid. LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J. "Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil. ¿proyección sobre los accidentes de circulación?", *XXVI edición del Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid 26 y 27 de abril de 2010. Al hablar de la *compensatio lucrum cum damno*, sostiene que: "cuando existe el derecho a varias indemnizaciones se estima que las diversas indemnizaciones son compatibles, pero complementarias, lo que supone que, como el daño es único y las diferentes indemnizaciones se complementan entre sí, habrá que deducir del monto total de la indemnización reparadora lo que se haya cobrado ya de otras fuentes por el mismo concepto".

<sup>685</sup> Sobre esta sentencia, LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J. "Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil...", op. cit., dice que representa un antes y un después en materia de compensación de indemnizaciones, pues establece que esta no puede realizarse de forma indiscriminada, sino que tiene que operar a través de conceptos homogéneos, de tal manera que las prestaciones sociales al tener carácter resarcitorio patrimonial sólo pueden compensarse con aquellas partidas de la indemnización civil que respondan a ese mismo concepto, sin que, por tanto, puedan utilizarse para disminuir la indemnización asignada a los perjuicios de carácter personal.

LRCSVM, que en este ámbito tiene carácter orientativo, porque solo es vinculante para la determinación y valoración de los daños producidos en los accidentes de circulación.

Para la sentencia, el daño tiene distintos aspectos: las lesiones físicas, las psíquicas, las secuelas que dejan unas y otras, los daños morales en toda su extensión, el daño económico emergente (como los mayores gastos a soportar por el lesionado y su familia en transportes, hospedajes, etc.) y el lucro cesante, cuya manifestación es la pérdida de ingresos de todo tipo, incluso la pérdida de las expectativas de mejora profesional. Si todos esos conceptos deben ser indemnizados y a todos ellos abarca la indemnización total concedida, es claro que la compensación de las diversas indemnizaciones debe ser efectuada entre conceptos homogéneos para una justa y equitativa reparación del daño real. De este modo, solo pueden compensarse conceptos homogéneos que se pudieran haber cobrado en sede laboral, pero no conceptos heterogéneos. Así, por ejemplo, si las prestaciones que el trabajador ha percibido de la Seguridad Social, se consideran como perjuicio patrimonial, no podrá ser indemnizado por el responsable civil por este mismo concepto, salvo que no se hubiera percibido en toda su integridad. En sentido contrario, las indemnizaciones correspondientes al daño moral no podrán ser compensadas, porque la seguridad social no resarce este tipo de daños<sup>686</sup>.

En definitiva, de lo que se trata es de que el trabajador, que ha percibido una serie de prestaciones de la Seguridad Social de carácter patrimonial, no sea indemnizado por los mismos conceptos por el responsable del daño y sí lo sea por aquellos que no ha percibido, de modo que ni el trabajador cobre dos veces el mismo concepto, ni el obligado al pago se beneficie, porque se descuenta todo lo pagado por la Seguridad Social, como estaba ocurriendo en la jurisdicción social hasta esa sentencia, en aplicación de la llamada *compensatio lucri cum damno*.

---

<sup>686</sup> Vid. MEDINA CRESPO M., “Comentario a la STS (Sala 4ª) de 17 de Julio de 2007”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* Nº 23 - Octubre 2007. A juicio del autor, esta sentencia, se atiene al criterio de que las indemnizaciones civiles y las indemnizaciones laborales no son absolutamente compatibles e independientes, sino relativamente compatibles e interdependientes, pues unas y otras en junto están llamadas al cumplimiento del principio de la reparación íntegra, sin que el mismo pueda ser vulnerado por exceso con el reconocimiento de la indemnización civil por conceptos dañosos resarcidos en aplicación de la legislación protectora de la Seguridad Social.

La doctrina de esta sentencia ha sido matizada por la STS (Sala IV), de 23 de junio de 2014 (RJ 2014\4761)<sup>687</sup>, estableciendo que el factor corrector de la Tabla IV (incapacidad permanente para la ocupación habitual) del baremo, resarce únicamente el daño moral que supone para el trabajador accidentado su situación de incapacidad permanente y no, como había dicho la Sentencia comentada anteriormente, daño moral y daño patrimonial. Por ello, a partir de la STS de 23 de junio de 2014, por el concepto de incapacidad permanente para la ocupación habitual, como ya no se resarce ningún perjuicio patrimonial, no se puede compensar daño patrimonial alguno percibido por el trabajador a cargo de la Seguridad Social.

Aunque los casos analizados en las sentencias comentadas son relativos a la responsabilidad civil del empresario por daños a un trabajador, esta doctrina de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, ya consolidada, es válida también para cualquier supuesto de responsabilidad civil, que concurra con un accidente laboral, como puede ser los accidentes de circulación, en los que se determine la responsabilidad civil del conductor y de su aseguradora.

Sin embargo, no hemos encontrados pronunciamientos de la jurisprudencia menor ni de las Salas 1ª y 2ª del Tribunal Supremo, sobre esta doctrina de la Sala 3ª, que también consideramos aplicables a los accidentes de circulación.

Quizá por ello, en el Proyecto de Ley del sistema de valoración del daño corporal, de la que hemos hablado en el epígrafe 5 del Capítulo III, al calcular el lucro cesante del lesionado de un accidente de circulación, se tiene en cuenta lo que percibirá por este concepto de la Seguridad Social. Así, en el apartado 1º del artículo 127, se establece que: *“para el cálculo del lucro cesante del lesionado se multiplican sus ingresos netos o una estimación del valor de su dedicación a las tareas del hogar o de su capacidad de obtener ganancias, como multiplicando, por el coeficiente actuarial que, como multiplicador, corresponda según las reglas que se establecen en los artículos*

---

<sup>687</sup> Vid. comentario de esta sentencia, CHECA GARCÍA M., “Accidente de trabajo. cambio de doctrina jurisprudencial. Sentencia de Pleno Sala de lo Social del Tribunal Supremo determinando exclusivamente como daño moral el factor corrector de la tabla iv del sistema valorativo, para los supuestos de incapacidades permanentes”, *Revista de Responsabilidad, Circulación y Seguro*, nº 11, año 50, diciembre de 2014.

*siguientes*”. A su vez, el apartado 4 del artículo 132, dispone que el multiplicador es el coeficiente que para cada lesionado resulta de combinar, entre otros factores: “*Las pensiones públicas a las que tenga derecho el lesionado, tales como las de incapacidad permanente, absoluta, total o parcial, son objeto de estimación, pero puede acreditarse la percepción de pensiones distintas a las estimadas*”.

De lo que se trata, por tanto, al calcular el lucro cesante del lesionado por un accidente de circulación, es de restar lo que ha percibido por el mismo concepto de la Seguridad Social, por pensiones públicas, para que no se duplique la indemnización que cobrará por este concepto.

Por tanto, si se aprueba el Proyecto de Ley de modificación del baremo para los accidentes de tráfico en los términos indicados, ya no será necesario descontar lo percibido por la Seguridad Social, porque el propio sistema ya contempla dichos descuentos al calcular el lucro cesante<sup>688</sup>.

Hasta ahora hemos analizado en este epígrafe la concurrencia del SOA con el seguro de la Seguridad Social. Pero podría ocurrir que, en un accidente de trabajo y de circulación en el que intervengan ambos, entren en juego otros seguros de accidentes o de responsabilidad civil del empresario. Es decir, no tiene por qué concurrir solo el SOA y el seguro social, sino que pueden participar en el mismo hecho dañoso, además, otros seguros. La SAP de Asturias de 18 de diciembre de 2013 (ARP 2014\156), analiza un supuesto de esta naturaleza. Por la impericia de un trabajador, atropella con un tractor a una tercero y se condena al encargado de seguridad, por no haber formado adecuadamente al causante del daño, al trabajador que provoca el accidente y a la entidad aseguradora que garantizaba la responsabilidad civil del empresario y a la que garantizaba el SOA del vehículo que ocasionó el atropello.

Tanto el juzgador de instancia como la Audiencia Provincial calificaron los hechos como accidente de trabajo y accidente de circulación. En sus recursos de apelación, que fueron desestimados, las entidades aseguradoras alegaron, la del SOA, que era un

---

<sup>688</sup> Por la misma razón, si se aplica el baremo de tráfico, en sus propios términos, con carácter orientativo en la jurisdicción social, tampoco habrá que descontar nada, porque ya está previsto.

supuesto de responsabilidad civil empresarial y la que garantizaba la responsabilidad del empresario, que era un accidente de circulación.

La sentencia en primera instancia, que es confirmada por la de la Audiencia Provincial, había condenado solidariamente a ambas entidades. La Audiencia, matiza que la responsabilidad es solidaria frente al perjudicado conforme a la cual aquél puede exigir a cualquiera de ellos el total de la indemnización de su perjuicio (siempre dentro de los límites de lo contratado), sin perjuicio de la acción de repetición que ostenta la aseguradora que se haga cargo del siniestro. De conformidad con ello procede confirmar la condena solidaria recaída en instancia con la consiguiente desestimación del motivo aquí entablado.

En estos casos, en los que se condena solidariamente a dos entidades aseguradoras que cubren el mismo riesgo de responsabilidad civil, como ésta es única, estaríamos ante un seguro múltiple, en el que ambas responden frente al perjudicado por todo el daño, sin perjuicio del derecho de repetición que tuviera frente a la otra, la que hubiera indemnizado al perjudicado.

Obviamente, si hay dos seguros de responsabilidad civil, en ningún caso se podría indemnizar más del daño causado, porque se infringiría el principio indemnizatorio. En estos casos, al concurrir con las prestaciones de la Seguridad Social, aplicaríamos los criterios que hemos visto en los párrafos anteriores. No obstante, si la concurrencia fuera con otros seguros de accidentes, como el seguro de esta naturaleza pactado en distintos Convenios Colectivos, serían compatibles con las indemnizaciones a los que tuviera derecho el trabajador por el seguro laboral y, en su caso, por la responsabilidad civil que pudiera darse.

#### **4.5 El seguro de responsabilidad civil de los probadores de coches y de otras personas autorizadas, como aparcacoches y vigilantes de garajes**

No es infrecuente encontrarnos con accidentes causados por los gerentes de un taller o por uno de sus operarios, en los que se causan daños a terceros como consecuencia de la conducción el vehículo para comprobar si su funcionamiento es correcto, después de

haberlo reparado. Lo mismo ocurre con otras situaciones similares, en las que se cuenta con la autorización expresa o tácita del propietario del vehículo para conducirlo, como pueden ser los casos de los aparcacoches de un restaurante o los vigilantes de un garaje, que los aparcan.

En los casos de talleres, normalmente, la entidad aseguradora de la responsabilidad civil de la circulación, abona las correspondientes indemnizaciones al tercero perjudicado y, posteriormente, repite contra el taller y su aseguradora. Basa sus pretensiones en las previsiones del artículo 10 c) de la LRCSCVM, que establece que el asegurador, una vez que haya pagado la indemnización, podrá repetir, entre otras personas, contra el tercero responsable de los daños. También se alude a la acción de subrogación regulada en el artículo 43 de la Ley de Contrato de Seguro, que permite al asegurador, una vez pagada la indemnización, subrogarse en la posición del asegurado y repetir contra el tercero responsable el importe pagado.

Los tribunales, en la mayoría de las ocasiones o, al menos, en los últimos tiempos, entienden que el causante del accidente cuando conducía el vehículo entregado para su reparación, y por ende, la entidad propietaria del taller y su aseguradora, tienen la condición de tercero responsable y aunque se entendiera que el propietario del vehículo, al dejarlo en el taller para su reparación, había autorizado a que la eficacia de esta se comprobara circulando por una vía pública, en ningún caso podría afirmarse que había autorizado a que lo hiciera una persona determinada, de forma que esta adquiriera la condición de asegurado, quedando amparado por el seguro obligatorio del vehículo. Así se indica, por ejemplo, en la reciente STS (Sala 1ª), de 4 de noviembre de 2014 (RJ 2014\6157)<sup>689</sup>.

En esta sentencia se analiza el supuesto del gerente de un taller que causó un accidente cuando circulaba por la vía pública para comprobar si había efectuado bien la reparación de un vehículo. La entidad Atlantis CIA de Seguros y Reaseguros, S.A., que

---

<sup>689</sup> En el mismo sentido, entre otras, vid. STS (Sala 1ª), de 11 octubre de 1999 (RJ 1999\7423); SAP de Guipúzcoa, de 4 febrero de 2014 (JUR 2014\232048); SAP de Barcelona, de 3 julio (JUR 2007\276738); SAP Madrid, de 5 julio de 2007 (JUR 2008\24947); SAP de Tarragona, de 17 noviembre de 2007 (JUR 2008\39355); SAP de Las Palmas, de 28 febrero de 2005 (JUR 2005\104088); SAP de Zamora, de 10 abril 1995 (AC 1995\687).



aseguraba el vehículo, pagó una indemnización de 18.523, 61 euros por las lesiones y los daños causados.

Posteriormente, la entidad Atlantis, ejercitando lo que consideró su derecho de repetición, interpuso demanda contra la entidad Seguros Bilbao, aseguradora del taller, por la cantidad que había abonado.

Para el alto tribunal, el causante del accidente cuando conducía el vehículo entregado para su reparación -por derivación, la entidad propietaria del taller y la aseguradora de este- tenía la condición de tercero responsable, que es una de las personas contra las que la aseguradora, pagada la indemnización, puede repetir, a tenor del artículo 10 c) de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Por ello, estima las pretensiones de la entidad actora y revoca la sentencia de instancia, que había considerado que el mecánico no es un tercero y, por tanto, la entidad aseguradora no podía repetir contra el mismo ni contra el taller.

Aunque no se mencione en algunas sentencias, si se considera al mecánico tercero responsable, parece que debe serlo porque está ejercitando una actividad empresarial, que consiste en probar el buen fin de la reparación del vehículo y de ahí que este riesgo deba estar cubierto por la entidad aseguradora que garantiza la responsabilidad civil de explotación del taller, quien abonará en última instancia lo pagado por la aseguradora del vehículo.

En nuestro sistema de aseguramiento de la responsabilidad civil de la circulación, se asegura el vehículo y no las personas que lo conducen<sup>690</sup>. Por tanto, a nuestro juicio, el mecánico que conduce un vehículo no es un tercero, como también dicen algunas sentencias<sup>691</sup>, sino que al conducirlo adquiere la condición de asegurado<sup>692</sup>. Por ello, la

---

<sup>690</sup> Vid. MORILLAS JARILLO, M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística...*, op. cit., pág. 121. Sostiene que el SOA es un contrato consensual, concertado libre y específicamente para cada vehículo, en lugar del sistema personal, en el que el seguro va ligado a la persona del conductor, y es requisito imprescindible para la obtención del permiso de conducción.

<sup>691</sup> En tal sentido, Vid. SAP de Ourense, de 22 de junio de 2006 (AC 2006\1014). Mantiene que el artículo 2 de la LRCSCVM consagra la responsabilidad del conductor del vehículo a motor, lo que determina que pueda afirmarse que el asegurado no es tanto el tomador propietario sino aquél que en cada momento sea conductor del vehículo. La consecuencia de la afirmación anterior es que no cabe predicar

entidad aseguradora, que ha indemnizado al tercero perjudicado, no tiene acción contra el mismo, ni tampoco, por este motivo, contra el taller ni su aseguradora.

Además, el taller, normalmente, tiene la autorización expresa o tácita del propietario del vehículo para probarlo, como consecuencia de las operaciones de reparación llevadas a cabo. Esta autorización convierte al propietario del vehículo, al igual que al mecánico conductor, en responsable del accidente, en virtud de lo establecido en el párrafo quinto del artículo 1.1 de la LRCSCVM. Obviamente, la aseguradora no puede repetir contra el propietario del vehículo ni tampoco contra el mecánico, porque ambos están amparados por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. A *sensu contrario*, cuando no existe autorización del propietario del vehículo, no está habilitado el taller ni el mecánico para un uso indebido del mismo, que pudiera hacerse aprovechando la tenencia del vehículo para su reparación. Pensemos en los casos en los que se deja el vehículo en el taller para una mera revisión y se utiliza para fines privados de un operario. En tales situaciones, consideramos que no hay autorización ni explícita ni implícita por parte del propietario del vehículo, que solo pretende que le cambien el

---

la condición de tercero, en relación con el aseguramiento obligatorio, de quien aparece autorizado para la conducción del vehículo asegurado. Esta conclusión permite excluir la aplicación del artículo 10 del texto legal citado conforme al cual el asegurador, una vez efectuado el pago de la indemnización, podrá repetir contra el tercero responsable de los daños y adviértase que contra el conductor, según reza el propio precepto anterior, sólo cabrá la repetición, si el daño causado fuera debido a su conducta dolosa o a la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas. En definitiva, en el ámbito del seguro obligatorio, el conductor del vehículo es, técnicamente, asegurado, puesto que a él se refiere el riesgo cubierto, que no es otro que el nacimiento de una deuda de responsabilidad civil en su patrimonio a consecuencia de los daños causados con motivo de la circulación del vehículo que constituye objeto del aseguramiento, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1 y 2 de la misma Ley, lo que determina la inviabilidad, se repite, de su consideración como tercero a los efectos del derecho de repetición.

Mantienen el mismo criterio, entre otras, SAP de Valencia, de 22 febrero de 2010 (JUR 2010\222766); SAP de La Rioja, de 4 mayo de 2007 (JUR 2007\279919); SAP de Zaragoza, de 15 noviembre de 2007 (JUR 2007\123240); SAP de Córdoba, de 28 abril de 2006 (JUR 2006\230857); SAP de Girona, de 20 marzo de 2006 (JUR 2006\264086). Sostiene esta sentencia que: “la autorización firmada para hacer las pruebas de circulación convenientes constituye una cesión de uso del vehículo que enerva la condición de tercero del conductor”.

<sup>692</sup> En el mismo sentido, lo explica con claridad TASENDE CALVO, J. “La responsabilidad civil de los probadores de vehículos. Conflicto entre el propietario del taller, su aseguradora de RC y el seguro obligatorio del automóvil. ¿A quién corresponde el pago?”, *XXXI Congreso de Derecho de la Circulación*, organizado por INESE, los días 16 y 17 de abril de 2015, pág. 9, al precisar: “Puesto que en el seguro de responsabilidad civil de la circulación lo que se garantiza es el riesgo creado por la conducción de un vehículo y la responsabilidad por los daños causados con motivo de su circulación, conforme a lo dispuesto en los arts. 1.1 y 2.1 de la LRCSCVM, la cobertura del seguro obligatorio se extiende a todos los conductores del automóvil objeto de aseguramiento, con independencia de que sean o no propietarios o asegurados según el contrato, siempre que conduzcan con la autorización expresa o tácita del dueño o por cuenta de éste, de modo que estos conductores no pueden ser considerados terceros extraños a los efectos previstos en la norma citada, y el asegurador que paga la indemnización al perjudicado no tiene acción de repetición contra ellos, aunque sean responsables del daño”.

aceite y los filtros. En tales casos, el mecánico causante del daño se convierte en un tercero responsable, al igual que su empleador, contra los que puede repetir la entidad aseguradora del SOA, en virtud de lo establecido en el artículo 10 ) de la LRCSCVM.

En cualquier caso, en los supuestos de autorización por parte del propietario del vehículo, podríamos decir que el riesgo de la circulación del vehículo podría estar también cubierto por la entidad que asegura la responsabilidad civil de explotación del taller (RC probadores) y que no excluya expresamente los hechos de la circulación, que no debería, porque de hacerlo se quedaría prácticamente sin contenido esta cobertura<sup>693</sup>.

En este supuesto, lo que se podría plantear es una concurrencia de seguros: el de responsabilidad civil de la circulación de vehículos y el que garantiza la responsabilidad civil empresarial del taller. En tal caso, aplicando las previsiones del artículo 32 de la LCS, el asegurador de la responsabilidad civil de la circulación, que ha pagado la indemnización al tercero, podría repetir la proporción que le corresponda a la aseguradora del taller<sup>694</sup>.

A esta solución parece llegar la SAP de Barcelona, de 18 de septiembre de 2001 (JUR 2001\17465), que analiza un accidente en el que un aparcacoches de un restaurante causa daños a un tercero. Tras la demanda de éste al causante y a la aseguradora del vehículo, la aseguradora del mismo se opone, alegando que el restaurante cuenta con una póliza de responsabilidad civil que cubre los daños ocasionados por la actividad de aparcacar coches.

---

<sup>693</sup> No obstante, la mayoría de las pólizas que aseguran la responsabilidad civil de los talleres, excluyen los hechos de la circulación o solo cubren por encima de los límites del SOA, con lo cual dejan en una difícil situación a sus asegurados, porque, en caso de repetición de la entidad aseguradora del vehículo, deberá responder el taller.

<sup>694</sup> Vid. SAP de Barcelona, de 30 de septiembre de 2004 (JUR 2004\306950). En el caso estudiado por la sentencia, reclama el perjudicado contra la aseguradora del taller y la del SOA de un camión que había tenido un accidente cuando lo estaba probando un empleado del taller. La sentencia de 1ª Instancia y la de la AP, coinciden en que deben responder las dos entidades de forma solidaria: “Por consiguiente debiendo responder frente al tercero todos los codemandados, sin perjuicio de las acciones de repetición entre los mismos, y sin establecerse cuotas de responsabilidad, responden solidariamente, por lo que no es dable apreciar la prescripción, máxime cuando por otra parte se ignora la fecha desde la que respecto a Winterthur se hubiera podido ejercitar la acción, pues ni consta cuando se averiguó y se entró en conocimiento de que era personal del taller quien conducía y originó el evento. Por otra parte, es evidente que el riesgo está amparado por la póliza, ya que dentro de la responsabilidad civil cubría la explotación del taller, entre cuyas misiones está la de probar los vehículos, y como señala la contraparte, a tal salida del taller para prueba, se refiere la propia póliza al tratar las pérdidas de bonificaciones”.

La Audiencia Provincial, al igual que había hecho el juzgado de instancia, consideran que debe responder la aseguradora del vehículo, siendo indiferente, a los efectos de esta causa, que existiera una ulterior cobertura por parte de un tercero asegurado, sin que ello obste para que la entidad Regal Insurance pueda ejercitar contra Allianz Ras, aseguradora del restaurante, lo que entiende su derecho por vía jurisdiccional distinta a la penal<sup>695</sup>.

El problema que se plantea en estos casos es cuando la aseguradora de la responsabilidad civil del taller o del restaurante para el que trabaja el aparcacoches no cubre estos riesgos. Es frecuente que las aseguradoras de estas entidades solo cubran estos eventos con carácter subsidiario. Es decir, cuando el responsable directo fuera declarado insolvente y no existiera un seguro para cubrir los daños ocasionados. En tales casos, si se permite repetir a la entidad aseguradora del SOA, cuestión con la que hemos mostrado nuestro desacuerdo, finalmente quién va a ser condenada es la entidad empleadora del mecánico o del aparcacoches. Esto es, precisamente, lo que ocurrió en el accidente analizado en la SAP de Madrid, de 9 de julio de 2009 (JUR 2009\363683).

En ese accidente, la entidad Pelayo había abonado al tercero los daños causados por un aparcacoches y, en virtud de lo previsto en el artículo 10 de la LRCSCVM, repitió contra la empresa para la que trabajaba el causante del daño y su aseguradora. La Audiencia Provincial estimó la oposición de la aseguradora de la empleadora del

---

<sup>695</sup> Esta cuestión no es pacífica, porque el artículo 32 de la LCS, que regula el seguro múltiple o cumulativo, hace referencia a una pluralidad de contratos de seguro, estipulados por el mismo tomador con distintos aseguradores, que cubren los efectos que un mismo riesgo. En los casos analizados, no estamos ante un mismo tomador, sino distintos, aunque sí hay varios contratos de seguros que cubren en mismo riesgo. En tal sentido, vid. TASENDE CALVO, J. “La responsabilidad civil de los probadores de vehículos. Conflicto entre el propietario del taller, su aseguradora de RC y el seguro obligatorio del automóvil. ¿A quién corresponde el pago?”..., op. cit. pág. 18. Precisa que “la jurisprudencia viene, en general, limitando la aplicación del art. 32 de la LCS a los supuestos en los que se conciertan dos o más contratos con distintos aseguradores, que cubren los efectos del mismo riesgo, pero siempre que sea el mismo tomador en todos los seguros y no varios (SSTS 22 julio 2000, 23 noviembre 2004 y 3 enero 2008), se observan criterios discrepantes de las Audiencias, que a veces flexibilizan los requisitos de la norma, como es el relativo al tomador único, o consideran que el riesgo garantizado por ambas aseguradoras frente al perjudicado es el mismo, concretado en los daños causados con ocasión de la circulación de un determinado vehículo, en todo caso, o cuando se hace para probar el vehículo en reparación, por lo que se establece una relación interna de responsabilidad mancomunada entre los responsables solidarios, fundada en los arts. 1145 y 1146 del CC”.

aparcacoches porque solo cubría estos daños con carácter subsidiario y condenó únicamente a la empresa para la que prestaba sus servicios el aparcacoches.

Cuestión distinta, como hemos advertido, es que la persona que utiliza el coche en estos supuestos, no esté autorizado para ello, como ocurrió en el supuesto analizado en la reciente SAP de Madrid, de 26 de noviembre de 2014 (JUR 2015\17590): el aparcacoches de un restaurante causó daños al vehículo y a sus ocupantes, como consecuencia de la utilización indebida del vehículo que se le había confiado. La entidad aseguradora del SOA asumió los daños propios del vehículo e indemnizó a los terceros, interponiendo después una reclamación contra el restaurante para el que trabajaba el aparcacoches y la entidad aseguradora que cubría la responsabilidad civil de explotación del mismo.

El juzgado de 1ª Instancia estimó la demanda y condenó al restaurante y a la entidad aseguradora a abonar a la actora la cantidad reclamada.

Recurrió la entidad aseguradora condenada, alegando que dentro del riesgo asegurado se comprende solo la actividad de bar, cafetería, cervecería y en ningún caso se aseguraba la actividad de aparcacoches. Además, el aparcacoches, sin consentimiento del propietario del vehículo, cogió indebidamente el vehículo del cliente para darse una vuelta con unos amigos por los alrededores, lo que excede de la esfera de la actividad propia de bar, lo que sin duda es una causa de exclusión del riesgo y no simple limitativa de derecho.

La Sala considera que el motivo debe ser desestimado sin mayores razonamientos, puesto que si tiene que responder la codemandada, el restaurante, en virtud de lo establecido en el artículo 1903 del CC, también lo debe hacer la entidad aseguradora que garantiza su responsabilidad civil empresarial. Para la Audiencia, “la actividad de aparcacoches es una más de las comprendidas en la actividad de bar. La realidad social en que las normas deben ser interpretadas (art. 3 C. Civil) nos dice que la prestación de ese servicio da distinción al establecimiento y lo hace más atractivo a los clientes, con las consecuencias económicas que de ello se deriva”.

En todo caso, como conclusión a este epígrafe, debemos decir que no estamos de acuerdo con la consideración de “tercero responsable” del empleado del taller o del aparcacoches, por cuanto que, si está autorizado por el propietario del vehículos para desplazarlo, adquiere la consideración de asegurado. En consecuencia, la entidad aseguradora del SOA, que indemnizó los daños al tercero, no tiene acción de repetición contra ellos ni tampoco contra sus empresas y sus aseguradoras de responsabilidad civil de explotación. Por ello, si el seguro de responsabilidad civil del taller o de restaurante también cubre este riesgo, podríamos encontrarnos con una concurrencia de seguros, que debería resolverse con lo dispuesto en el artículo 32 de la LCS<sup>696</sup>.

De todos modos, para evitar situaciones como las que acabamos de describir, sería conveniente que dichas entidades (talleres, garajes, restaurantes, etc.) revisasen sus contratos de seguros con la finalidad de confirmar que estos eventos están cubiertos, porque, como hemos visto, la Sala 1ª del TS no comparte el criterio que mantenemos y se pueden ver envueltas en una acción de repetición de la aseguradora del SOA, que no tiene cobertura por su póliza de responsabilidad civil de explotación.

## **5. La consideración de “hecho de la circulación” a raíz de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2014**

No podemos terminar este trabajo sin hacer mención a la reciente e importante Sentencia del TJUE (Sala 3ª), de 4 de septiembre de 2014 (TJCE 2014\297)), por cuanto que trata precisamente de aclarar los dos conceptos a los que nos venimos refiriendo. Hemos querido comentar la sentencia en un apartado propio y no incluir su doctrina cuando hemos hablado de los conceptos que estudia, para analizar con mayor claridad las aportaciones de esta resolución.

---

<sup>696</sup> El párrafo tercero del artículo 32 de la LCS, prevé que una vez producido el siniestro: “los aseguradores contribuirán al abono de la indemnización en proporción a la propia suma asegurada, sin que pueda superarse la cuantía del daño. Dentro de este límite el asegurado puede pedir a cada asegurador la indemnización debida, según el respectivo contrato. El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que proporcionalmente le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores”.

Quizá sea pronto para conocer el alcance de esta sentencia, pero es posible que pueda tener gran incidencia en nuestra legislación sobre la materia y, en todo caso, en la interpretación que en el futuro se otorgue a determinados accidentes de circulación, sobre todo a los que tienen que ver con actividades agrícolas, industriales o empresariales, aunque la doctrina de esta sentencia bien podría aplicarse también a otros supuestos<sup>697</sup>.

La Sentencia analiza la interpretación que debe darse a lo que se entiende por “vehículo a motor” que, en principio, no parece que plantee problemas y a “circulación de vehículos” que sí puede tener repercusiones en la interpretación de nuestra definición de “hecho de la circulación”.

La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad.

Dicha petición se presentó en el marco de un litigio entre el Sr. Vnuk y Zavarovalnica Triglav d.d., en relación con el pago de una indemnización derivada del seguro obligatorio de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles.

Los hechos que dan lugar a este asunto son los siguientes: durante la colocación de pacas de heno en una era, un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja, derribó la escalera en la que estaba subido el

---

<sup>697</sup> Cfr. DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ P., “¿Qué debe considerarse un “hecho de la circulación” para que la víctima esté protegida por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor? Caso Damijan Vnuk contra Zavarovalnica STJUE caso Vnuk (Sala tercera) Triglav 4 Septiembre 2014 (TJCE 2014, 297)”, *Centro de Estudios de Consumo*, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/33/52.pdf>, 2014, sostiene al respecto que: “A buen seguro la Sentencia del Tribunal Europeo analizada permitirá ampliar el concepto de hecho de la circulación tal y como viene configurado en la normativa española, máxime la significativa advertencia que hace el mismo Tribunal sobre que el concepto de hecho de la circulación no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro. Mientras esto ocurra, nuestros Tribunales ya se encuentran bajo la influencia de una decisión que seguramente afectará en la interpretación que sobre esta cuestión han venido haciendo y que sin ninguna duda favorecerá a las víctimas de accidentes que provocados por vehículos industriales hayan sido considerados hasta ahora de dudoso alcance circulatorio”.

Sr. Vnuk, lo que provocó la caída de éste. El Sr. Vnuk presentó una demanda de indemnización para la obtención del pago de 15.944,10 euros en concepto de indemnización por daños no patrimoniales, más los intereses de demora, contra Zavarovalnica Triglav, la compañía de seguros con la que el propietario del tractor había celebrado un contrato de seguro obligatorio.

El juez de primera instancia desestimó dicha demanda y el órgano jurisdiccional de segunda instancia desestimó el recurso presentado por el Sr. Vnuk contra dicha resolución y señaló que la póliza de seguro obligatorio de circulación de automóviles cubría el perjuicio causado por la utilización de un tractor como medio de transporte, pero no el ocasionado por la utilización de un tractor como maquinaria de trabajo o como medio de remolque.

El perjudicado presentó recurso de casación ante el Tribunal Supremo Esloveno, alegando que el concepto de “utilización de un vehículo en la circulación” no puede limitarse a la circulación en las vías públicas y que, además, en el momento del hecho dañoso controvertido en el litigio principal, el conjunto formado por el tractor y su remolque constituían ciertamente un vehículo que circulaba y que se trataba de la parte final del trayecto. La aseguradora del tractor sostiene, en cambio, que el asunto principal versa sobre la utilización de un tractor no en su función de vehículo destinado a la circulación vial, sino en el contexto de un trabajo en el henil de una era.

El alto tribunal esloveno tiene dudas respecto a si los hechos descritos constituyen un hecho de la circulación causado por un vehículo a motor y por ello decide suspender el procedimiento y plantear al TJUE una cuestión prejudicial, preguntando, en esencia, si el Artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva debe interpretarse en el sentido de que están comprendidas en el concepto de “circulación de vehículos” circunstancias como las controvertidas en el litigio principal, a saber, la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor.

Lo primero que se plantea el TJUE es si un tractor tiene la consideración de vehículo a los efectos de las Directivas Comunitarias en esta materia. La Sala concluye que un tractor dotado de remolque está sujeto a la obligación prevista en el artículo 3, apartado



1, de la Primera Directiva cuando tiene su estacionamiento habitual en el territorio de un Estado miembro que no ha excluido ese tipo de vehículo del ámbito de aplicación de la citada disposición, siendo esto lo que ha ocurrido en la legislación eslovena.

Por tanto, el concepto de “vehículo a motor” no plantea problemas para el TJUE, puesto que depende del ordenamiento interno de los Estados miembros y, en este caso, la legislación eslovena contempla como tales a los tractores.

Sin embargo, y aquí es donde radica a nuestro juicio la importancia de esta Sentencia, la cuestión de si debe considerarse que la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, está o no comprendida en el concepto de “circulación de vehículos” al que se refiere el apartado I del artículo 3 de la Primera Directiva, procede señalar, de entrada –según indica la sentencia-, que ese concepto no puede dejarse a la apreciación de cada Estado miembro.

En definitiva, el debate se sitúa en determinar si la realización de una actividad, podríamos decir agraria, que no consiste en circular por una vía pública o privada, está dentro del concepto de “circulación de vehículos”. Dicho de otro modo, la sentencia debe precisar si este concepto se refiere solo a la circulación de vehículos o engloba también “el uso” o “la utilización del vehículo” para fines distintos a la circulación<sup>698</sup>.

La sentencia añade que ni el artículo 1 de la Primera Directiva, ni el artículo 3, apartado 1, de ésta, ni ninguna otra disposición de la citada Directiva o de las otras directivas relativas al seguro obligatorio remiten al Derecho de los Estados miembros por lo que se refiere a ese concepto. En tal caso, el TJUE considera que según reiterada jurisprudencia del mismo, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad, se desprende que el tenor de una disposición de Derecho de la Unión que no contenga una remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para determinar su sentido y su alcance normalmente debe ser objeto en toda la Unión Europea de una interpretación autónoma y uniforme, que debe

---

<sup>698</sup> Recordemos que hasta el año 1995, la actual LRCSCVM, se denominaba “Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor” y por ello se indicaba, al menos hasta esa fecha, que también estaban cubiertos los daños derivados de cualquier “uso del vehículo”, independientemente de que estuviera o no circulando por una vía.

buscarse teniendo en cuenta no sólo el tenor de la disposición, sino también su contexto y los objetivos perseguidos por la normativa de la que forme parte.

A continuación señala la Sentencia que sobre el concepto de “circulación de vehículos” establecido en el apartado I del artículo 3 de la Primera Directiva, existen divergencias en las distintas versiones lingüísticas, tras la adaptación por parte de los Estados miembros de la UE.

Así, en francés, al igual que en español, griego, italiano, neerlandés, polaco y portugués, el citado artículo 3, apartado 1, hace referencia a la obligación de cubrir la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos, dando a entender que esa obligación de aseguramiento se refiere únicamente a los accidentes causados en el ámbito de la circulación vial.

Sin embargo, las versiones inglesa, así como búlgara, checa, estonia, letona, maltesa, eslovaca, eslovena y finesa de esa misma disposición, se remiten al concepto de «utilización» de vehículos, sin otras precisiones, mientras que las versiones danesa, alemana, lituana, húngara, rumana y sueca hacen referencia, de modo más general, a la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil para los vehículos y parecen imponer así la obligación de garantizar la responsabilidad civil resultante de la utilización o del funcionamiento de un vehículo, con independencia de si esa utilización o funcionamiento se produce o no en el ámbito de la circulación vial.

Por tanto, para determinar el alcance de la expresión “circulación de vehículos” es preciso acudir –añade la Sentencia- a la estructura general y a la finalidad de la normativa de la Unión en materia de seguro obligatorio, en la que el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva se integra y como las Directivas no definen este concepto, debe entenderse a la luz del doble objetivo de protección de las víctimas de accidentes causados por un vehículo automóvil y de la liberalización de la circulación de las personas y de los mercados en la perspectiva de la realización del mercado interior perseguido por esas Directivas.

Continúa la sentencia destacando los distintos avances que ha habido en la sucesivas Directivas en la materia, destinados a reforzar la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, como, por ejemplo, la creación de un seguro obligatorio que cubriera los daños materiales y personales o la creación de organismos que tienen por misión reparar los daños causados por los vehículos no identificados o para los cuales no haya sido satisfecha la obligación de aseguramiento y estableció cuantías mínimas de garantía.

En tal sentido, concluye que no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de dicho vehículo. De este modo, declara: *“El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad debe interpretarse en el sentido de que en el concepto de «circulación de vehículos» que figura en la citada disposición se incluye la utilización de un vehículo que es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Así pues, puede estar comprendida en ese concepto la maniobra de un tractor en una era para situar en el patio de una granja el remolque del que está dotado ese tractor, como en el litigio principal, extremo que corresponde al órgano jurisdiccional remitente comprobar”*.

Habrà que esperar las consecuencias que puede tener esta resolución en el Derecho interno de los Estados miembros. En el caso Español, esta actividad estaría excluida, por cuanto que el artículo 2 del Reglamento del SOA lo prevé expresamente, por tratarse de una actividad agrícola.

En todo caso, aunque el supuesto analizado no sea considerado como actividad agraria, porque se trata del final de un trayecto, lo verdaderamente importante de la resolución es la referencia que hace a la utilización del vehículo conforme con la función habitual del mismo. En ese caso, la función de un tractor no solo es circular, sino también arar, sembrar, abonar, etc., que son actividades propiamente agrarias. Lo mismo cabe decir

de otros vehículos, como por ejemplo, máquinas quitanieves o máquinas excavadoras. Así, si esta máquina está haciendo “su función” en una obra y con el cazo lesiona a un obrero, aunque sea ciertamente una actividad empresarial, estaría dentro del ámbito del hecho de la circulación, según la doctrina que podemos extraer de esta Sentencia.

En definitiva, consideramos que, de acuerdo con esta resolución, siempre que estemos ante un vehículo a motor, que sea reconocido en la legislación interna de los Estados miembros como tal, se entenderá a los efectos del párrafo I, del artículo 3 de la Primera Directiva, que estamos ante un hecho de la circulación, si dicho vehículo se está “utilizando”, circule o no, conforme a la función habitual del mismo. Sería el caso del tractor arando, sembrando o cosechando. En cambio, si se está reparando y se cae el gato que lo sostiene causando lesiones a un tercero, como esta no es su función, no sería un hecho de la circulación.

Lo dicho anteriormente, nos llevaría a tener que modificar nuestra legislación interna sobre esta materia. En concreto, el Reglamento del SOA, que es el que define, en su artículo 2, lo que se entiende por hecho de la circulación y que ha sido analizado en este estudio.

En todo caso, creemos que habrá que esperar a ver cómo evoluciona nuestra jurisprudencia a la hora de interpretar esta resolución<sup>699</sup>. Pensamos que no sería extraño que nos encontráramos con otras sentencias del propio Tribunal de Justicia de la Unión Europea que terminen de aclarar el alcance de esta doctrina, puesto que, a nuestro juicio, si realmente el TJUE quería que las actividades agrarias, empresariales o industriales estuvieran dentro del concepto de “hecho de la circulación”, quizá debería haber sido más contundente y preciso, como consta en la sentencia que lo fue la propia

---

<sup>699</sup> La sentencia nº 139 del Juzgado de 1ª Instancia e Instrucción nº 3 de Tomelloso, de 11 de diciembre de 2014, aplica esta sentencia que comentamos, considerando el accidente ocurrido como “hecho de la circulación”. En el caso de autos –dice la sentencia– nos encontramos ante una carretilla elevadora cuya función principal es la carga y descarga de materiales y maquinaria pesada, es decir, se encuentra esencialmente destinada a la realización de labores industriales, siendo un vehículo especialmente destinado a tal efecto.

Comisión Europea, en sus observaciones presentadas sobre la cuestión prejudicial por la Sra. B. Rous Demiri y el Sr. K.-Ph. Wojcik, en calidad de agentes<sup>700</sup>.

---

<sup>700</sup> La Comisión Europea, en dichas observaciones, considera que esta disposición, refiriéndose al comentado el artículo 3, apartado 1, de la Primera Directiva, se aplica a la utilización de vehículos, como medios de transporte o como maquinaria de trabajo, en cualquier espacio, tanto público como privado, donde pueden producirse riesgos inherentes a la utilización de vehículos, con independencia de que éstos estén o no en movimiento.

## CONCLUSIONES

-I-

En la primera parte de este trabajo nos referimos a la evolución de la responsabilidad civil automovilística, desde la promulgación de nuestro Código Civil, en 1889, hasta nuestros días. En el Capítulo I, hacemos referencia al tratamiento de esta materia desde los inicios del Siglo XX hasta la publicación de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor, de 24 de diciembre de 1962.

La conclusión a la que llegamos en estos primeros años del siglo pasado es que la responsabilidad civil estaba impregnada por la idea de la culpa, como criterio atributivo de imputación, tal como dispone el artículo 1902 del CC. Se buscaba el reproche del causante del daño, quedando en segundo plano la atención a las víctimas de hechos dañosos.

Sin embargo, debido al desarrollo de las máquinas y, sobre todo, al riesgo que para las personas y los bienes suponía su utilización, tanto en el ámbito industrial, como en la circulación de vehículos, hemos visto cómo poco a poco va calando, al menos en los países de nuestro entorno, la idea de la responsabilidad por riesgo, en la que el centro de atención va a ser la víctima y no el causante del daño. Por ello, los países más cercanos al nuestro, como Francia, Alemania o Italia, fueron interpretando su legislación en dicho sentido, adaptándola a la realidad social de la época, acogiendo las teorías objetivadoras de la responsabilidad civil, para atender los daños producidos por actividades peligrosas, entre las que se encontraban los causados por la circulación de vehículos a motor.

No obstante, a nuestro juicio, la jurisprudencia española de esta época no estuvo acorde con las corrientes que venían de los países de nuestro entorno y no se puede decir que, con carácter general, pese a la conocida Sentencia del Tribunal Supremo de 10 de julio de 1943 (RJ 1943\856), que habló por primera vez de la inversión de la carga probatoria en actividades de riesgo, admitiera teorías objetivadoras para determinar la responsabilidad civil en actividades peligrosas.

No fue hasta la segunda mitad del siglo XX y, en concreto, en la década de los setenta, cuanto la jurisprudencia del Tribunal Supremo se hizo eco de las teorías objetivadoras de la responsabilidad civil, aplicables a aquellas actividades que suponían un riesgo real para los ciudadanos y que, al no tener, en muchos casos, una normativa propia, se hizo suavizando los requisitos del artículo 1902 de nuestro Código Civil, recurriendo a fórmulas como la inversión de la carga de la prueba o a la flexibilización del grado de diligencia exigible al agente causante del daño.

## -II-

En el Capítulo II hemos analizado la responsabilidad civil automovilística y su seguro, desde la promulgación de la Ley del año 1962 hasta la modificación operada por la Ley 30/1995. Hemos visto como, al menos en el ámbito automovilístico, el 24 de diciembre de 1962, se promulga la Ley de uso y circulación de vehículos a motor, que supone una novedad y una apuesta decidida del legislador de reconducir la situación descrita anteriormente.

El centro de atención van a ser ahora las víctimas de los accidentes de circulación y para garantizar su protección, la Ley del 62 prevé distintos mecanismos como la responsabilidad objetiva, la instauración de un seguro obligatorio, la creación de un Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación, la acción directa del perjudicado contra la entidad aseguradora del responsable del accidente o la solidaridad de los intervinientes en el hecho dañoso.

La nueva Ley instaura un sistema de responsabilidad civil objetiva atenuada, fundamentada en el riesgo, en el que el conductor de un vehículo es responsable de los daños causados por el hecho de su conducción y no porque se le presuma culpable -no estamos ante un supuesto de presunción de culpa con inversión de la carga de la prueba u otros mecanismos utilizados en la determinación de la responsabilidad civil en actividades de riesgo, en las que no exista una regulación especial y se aplica, con ciertos matices, los presupuestos del artículo 1902 CC-, sino por realizar una actividad

peligrosa, que pone en riesgo al resto de ciudadanos y bienes, regulada por una normativa especial, debido al potencial riesgo de causar daños a los mismos.

Las únicas causas de exoneración que admite esta responsabilidad civil objetiva atenuada, son la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo y la culpa exclusiva de la víctima. Por tanto, el conductor, para quedar liberado, no solo deberá acreditar su diligencia, sino probar la existencia de alguna de estas causas de exoneración de responsabilidad.

Para cubrir esta responsabilidad civil, la Ley del 62 crea un seguro obligatorio de responsabilidad civil que garantiza, hasta unos límites, que la víctima va a ser indemnizada por un patrimonio solvente. Pese a la función social que tiene este seguro de proteger a las víctimas de los accidentes de circulación, en nuestra opinión, se trata de un auténtico seguro de responsabilidad civil, porque reúne los presupuestos de un seguro de esta naturaleza. Así, las entidades aseguradoras, a diferencia de lo que ocurre en los seguros de accidentes, solo responden cuando el conductor sea civilmente responsable, en base a lo establecido en la LUCVM, pudiendo quedar liberadas si concurren las causas de exoneración indicadas.

Por lo tanto, hasta los límites del seguro obligatorio, el criterio de atribución de la responsabilidad civil del conductor será objetivo, mientras que por el exceso se responderá en base al artículo 1902 del CC. Esta dicotomía, respecto a los daños personales, durará hasta la modificación de la LUCVM mediante la Disposición Adicional 8ª de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre de ordenación y supervisión de los seguros privados, como estudiamos en el Capítulo III.

### -III-

Por otro lado, si realmente queremos proteger a las víctimas de la circulación viaria en su máxima expresión, no solo es preciso instaurar un sistema de responsabilidad objetiva y un seguro que garantice la misma, sino también un patrimonio o fondo que se haga cargo de indemnizarlas, en los casos en los que no sea posible hacerlo con el sistema creado, porque fallen sus mecanismos. Esto ocurrirá, fundamentalmente, en los



supuestos de daños causados por vehículos sin seguro, por vehículos que se dan a la fuga o por vehículos asegurados en una entidad que deviene insolvente para hacerse cargo de los mismos. De ahí, la creación del Fondo Nacional de Garantía de los Riesgos de la Circulación (hoy, Consorcio de Compensación de Seguros), para cubrir estos casos y conseguir verdaderamente “a ultranza” esa protección, tal como proclama la Exposición de Motivos de la Ley.

#### -IV-

Otra de las instituciones creadas por la Ley del 62 fue el llamado título ejecutivo, que permitía al perjudicado dirigirse directamente contra el asegurador en un procedimiento ejecutivo muy favorable para el mismo. Se trataba de una herramienta ágil y eficaz para que las víctimas pudieran reclamar las correspondientes indemnizaciones

El juicio ejecutivo es una figura singular en nuestro Ordenamiento interno que, con distintas modificaciones, ha pervivido hasta nuestros días, siendo la regulación actual bastante criticada, porque ya existen otros mecanismos más ágiles y sencillos para que las víctimas puedan reclamar a las entidades aseguradoras sus pretensiones, como el vigente régimen de oferta y respuesta motivadas, que hemos estudiado en el Capítulo III o el sistema de valoración de daños personales, de carácter vinculante, que permite dar seguridad jurídica y certeza a las víctimas, respecto a las indemnizaciones que deben percibir. Por ello, pensamos que en la actualidad carece de sentido mantener esta figura, que ha tenido su razón de ser en la época en la que fue creada, para reforzar esa protección de las víctimas de los accidentes de circulación, pero que hoy ya no es necesaria, por cuanto que, como hemos apuntado, existen otras medidas más rápidas y eficaces para garantizar los derechos de las víctimas de la circulación viaria y no la utilización de un proceso penal desnaturalizado, que tiene como finalidad la obtención de un título ejecutivo.

#### -V-

Otra de las figuras creadas por la vieja Ley del 62, para reforzar la protección de las víctimas de los accidentes de circulación, fue la acción directa, mediante la cual, el

perjudicado o sus herederos podían demandar directamente a la entidad aseguradora del responsable del accidente. Se trataba de una herramienta puesta en manos de las víctimas de los accidentes de circulación que, al igual que otras, como las analizadas, respondía a esa protección “a ultranza” de aquéllas, suponiendo un medio de defensa trascendental para la protección de los terceros perjudicados que, hasta ese momento, no lo habían encontrado con los medios de los que habían dispuesto

Hay que decir que la introducción de la acción directa y el seguro obligatorio por parte de la Ley 122/1962, dio lugar a que la doctrina, en los primeros momentos de su aplicación, tuviera cierto desconcierto, planteándose la naturaleza jurídica del seguro obligatorio, precisamente, por su convivencia con la acción directa. A nuestro juicio, la acción directa va a tener y sigue teniendo un enorme influjo en la consideración del seguro de responsabilidad civil, pero de ningún modo va a modificar su esencia y su naturaleza, ni lo va a convertir, como se ha dicho, en un seguro a favor de terceros.

#### -VI-

A partir de la entrada en vigor de la Ley, hubo unos años de cierta confusión a la hora de aplicar el nuevo régimen de responsabilidad objetiva. Los juzgadores estaban demasiado anclados en la idea de la culpa como criterio de atribución de responsabilidad civil, que durante décadas habían aplicado, y les costaba condenar al conductor de un vehículo sin que quedase acreditada su culpabilidad en el accidente. Así ocurría en supuestos en los que los daños eran originados por fallos en los mecanismos del vehículo.

La jurisprudencia, en los primeros años de vigencia de la Ley, no entendía el régimen de responsabilidad objetiva atenuada establecido en la misma, mediante el cual, el conductor es responsable tenga o no culpa en el accidente, salvo que pruebe alguna de las causas de exoneración previstas. A lo sumo que llegaba, como había manifestado en alguna sentencia en la que se analizaba un supuesto de responsabilidad por riesgo distinto a la circulación, era a la presunción de culpa del causante, en el que éste debía, mediante el mecanismo de la inversión de la carga de la prueba, para liberarse, probar que su actuación no fue culposa. En definitiva, se sustituía el régimen legal de

responsabilidad objetiva atenuada, por el mecanismo procesal de la inversión de la carga de la prueba.

## -VII-

La primera modificación sustancial que tuvo la LUCVM, tras el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor, fue en el año 1986, como consecuencia de nuestra incorporación a la entonces denominada CEE. Las exigencias comunitarias obligaban a adaptar a nuestro Ordenamiento interno las dos Directivas promulgadas hasta la fecha sobre el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y adecuar nuestra legislación en este ámbito a la disciplina impuesta desde Europa.

Nuestra normativa estaba directamente afectada por la Directiva numero 72/66/CEE, de 24 de abril de 1972, modificada por la de 19 de diciembre de 1972, y por la número 84/5/CEE, de 30 de diciembre de 1983, relativas al aseguramiento de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad, que exige, por un lado, la adaptación de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros y, por otro, la suscripción obligatoria de un seguro de responsabilidad civil que cubra, en los términos y con la extensión prevista en la Directiva, tanto los daños corporales como los materiales.

Además, los Estados miembros debían constituir o reconocer un Organismo que tuviera la función de reparar, al menos en los límites del seguro obligatorio, dichos daños corporales y materiales, en los supuestos previstos en la propia norma comunitaria, cuando el vehículo circulase sin el preceptivo seguro obligatorio o cuando los daños fueran ocasionados por vehículos desconocidos. Esto obligaba a revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, que había venido desempeñando en nuestro país dichas funciones.

La gran novedad de esta modificación era la cobertura de los daños materiales, dentro de los límites del seguro obligatorio, tal como indicaba la Segunda Directiva, que se someten, como ocurre en la actualidad, al sistema de atribución de responsabilidad subjetiva, establecido con carácter general en el artículo 1902 del CC.

Esta diferencia entre el tratamiento que se le da a los daños materiales respecto a los personales, fue criticado por la doctrina, al considerar que el Gobierno se había extralimitado en el mandato comunitario, puesto que en la originaria Ley 122/1962, los daños materiales, aunque habían sido suspendidos según hemos indicado por el Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, estaban sometidos al mismo régimen de responsabilidad que los daños personales y lo único que debería haber hecho el Gobierno es levantar esa suspensión, sin modificar el criterio atributivo de responsabilidad.

#### -VIII-

En el Capítulo III de la primera parte, hemos estudiado la responsabilidad civil automovilística y su seguro desde la profunda modificación operada por la Ley 30/1995, que incorporó la Tercera Directiva, pasando por la Leyes 44/2002 y 21/2007, que hicieron lo propio con la Cuarta y Quinta Directiva, respectivamente, hasta nuestro días.

La Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995 no solo adaptó la Tercera Directiva de Automóviles, sino que se aprovechó para introducir otras modificaciones de gran calado. Quizá, la modificación más significativa tiene que ver con el alcance general que va a tener la responsabilidad civil de la circulación de vehículos a motor para daños personales. En efecto, a partir de la entrada en vigor de la Ley 30/1995, ya no se va a distinguir, a efectos de responsabilidad, entre el seguro obligatorio y el seguro voluntario, porque la responsabilidad regulada en la Ley tendrá alcance general, siendo los criterios de atribución los mismos -responsabilidad objetiva atenuada-, independientemente de que los daños superen o no los límites del seguro obligatorio.

En lo que a la responsabilidad civil se refiere, esta nueva regulación, con ligeras modificaciones, permanece en la actualidad. Por ello, hemos examinado con cierta

profundidad el artículo 1 de la ahora denominada Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, deteniéndonos en el sistema de responsabilidad civil y las causas de exoneración de la misma: la culpa exclusiva de la víctima y la fuerza mayor extraña al riesgo circulatorio. También hemos estudiado los cambios producidos en el seguro obligatorio de automóviles y las nuevas funciones del Consorcio de Compensación de Seguros, entidad clave en esta evolución de la responsabilidad civil y su aseguramiento.

En cuanto al sistema de responsabilidad civil, debemos destacar que, aunque la vieja Ley del 62 ya reguló la responsabilidad civil objetiva, es en el año 1995 cuando en el articulado de la Ley se introduce el riesgo como principio regidor de dicha responsabilidad civil, lo que nos servirá para poder interpretar adecuadamente su artículo 1. Por tanto, el párrafo 1º de dicho artículo tiene un alcance general, aunque después se establezcan criterios atributivos distintos para los daños personales y los materiales.

#### -IX-

En el análisis del artículo 1 de la LRCSCVM, hemos hecho alusión expresa a las distintas soluciones dadas por la doctrina y la jurisprudencia a los daños recíprocos sin que quede probada la culpa de ninguno de los conductores intervinientes, por tratarse de una de las cuestiones que se dan con relativa frecuencia y que no han sido reguladas de forma explícita ni en la Ley de 24 de diciembre de 1962 ni en ninguna de las modificaciones que se han hecho de la responsabilidad civil automovilística.

En tal sentido, hemos manifestado las posiciones que han mantenido la doctrina y la jurisprudencia: i) la neutralización de presunciones de culpa, según la cual cada uno de los conductores perjudicados deber acreditar la culpa del contrario y como en este caso no es posible, no tendrían derecho a obtener indemnización alguna; ii) la concurrencia de causas en el accidente, de modo que cada uno responde por el 50% de los daños del otro y iii) la doctrina de las responsabilidades cruzadas, mediante la cual, cada uno de los conductores resarce todos los daños del contrario, en virtud de la responsabilidad por riesgo establecida en el artículo 1.1 de la LRCSCVM.

Hemos dejado patente que, en la actualidad, la doctrina más seguida por parte de la jurisprudencia, es la de las responsabilidades cruzadas, sobre todo, tras la STS (Sala 1ª - Pleno-) de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046). No obstante, pensamos que la doctrina de la concurrencia de causas, es la más justa. Creemos que esta postura estima que los dos conductores implicados en la colisión mutua han de ser considerados cocausantes del accidente, en cuanto que ambos contribuyen causalmente al resultado, entendido como la materialización del riesgo movilizado por cada uno de ellos. Y que, a falta de prueba sobre el concreto porcentaje de participación causal de cada uno, ha de entenderse que los dos contribuyeron en la misma proporción (al 50%).

En esta hipótesis, al no poder determinarse la participación en el accidente de cada uno de los conductores intervinientes, ambos contribuyen en la misma proporción en la causación de los daños. Por lo tanto, no pueden ser resarcidos por los daños que se han ocasionado a sí mismos. Es decir, las presunciones de culpas, conducen a un resultado de concurrencia que se deberá entender por partes iguales, compensándose por mitades los daños sufridos por cada perjudicado. De ahí, la solución a la que se llega, de que cada uno debe ser resarcido en un 50% por los daños que le ha ocasionado el otro conductor.

-X-

Otra de las modificaciones más importantes introducidas en nuestro Ordenamiento jurídico por la Disposición Adicional Octava de la Ley 30/1995 y, desde luego, de la que más se ha debatido en los últimos años, se refiere al establecimiento en el ámbito automovilístico de un sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, de carácter vinculante para todos los operadores jurídicos.

Hemos analizado las líneas fundamentales de este sistema de valoración de daños en accidentes de circulación y estudiado la evolución que ha tenido con el paso del tiempo desde que se instauró por la Ley 30/1995 hasta nuestros días, para terminar hablando de la profunda modificación a la que está siendo sometido en los últimos tiempos y que acabará con la promulgación en breve de un nuevo sistema de valoración del daño

corporal mucho más completo que el actual, donde se tratará de corregir los defectos que la experiencia del actual sistema está poniendo de manifiesto.

Hemos hecho hincapié en que el baremo ha sido una herramienta eficaz para resolver extrajudicialmente los accidentes de circulación y conseguir que se solucionen de esta forma más del 90 % de los siniestros. Ha dado estabilidad a las aseguradoras, agilidad a la administración de justicia y seguridad jurídica a las víctimas. Sin embargo, también hemos puesto de relieve los defectos que la práctica ha detectado, relacionados, fundamentalmente, con la infracción de los principios de reparación íntegra y vertebración del daño. Por ello, se ha dicho que ha primado la seguridad jurídica en perjuicio de la justicia resarcitoria.

#### -XI-

El siguiente paso en esta evolución legislativa vino dado por la necesidad de adaptar la Cuarta Directiva de Automóviles, que se hizo mediante la Ley 44/2002, de 22 noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero, que creó un nuevo Título (III) a la LRCSCVM: “De los siniestros ocurridos en un Estado distinto al de residencia del perjudicado”. Se trataba de proteger a las víctimas llamadas “transeúntes”, estableciendo mecanismos para que pudieran reclamar en su país de residencia los daños sufridos en un Estado distinto.

Hemos observado en el epígrafe 6.2 del Capítulo III, cómo desde mediados del siglo pasado, la comunidad internacional, ante el incremento de los accidentes de circulación con elemento extranjero, se ha dotado de distintas normas y organismos, para facilitar a las víctimas de estos accidentes la pronta y justa resolución de los mismos.

Ha sido, pues, a través de Directivas o Reglamentos Comunitarios, Convenios internacionales y otras disposiciones, como se ha ido regulando esta materia, con el fin de que las víctimas de los accidentes de tráfico con elemento extranjero sean debidamente protegidas y puedan reclamar en sus propios países, independientemente de donde haya ocurrido el accidente de circulación. En este sentido, merece especial atención la preocupación de la Unión Europea en esta materia, de conseguir un tratamiento

unificado en todos los países miembros, que facilite que las víctimas de accidentes de circulación sean atendidas en su país de residencia. Contamos en la actualidad con cinco Directivas Comunitaria relativas al seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, destacando la Cuarta Directiva, que reguló la situación de las denominadas víctimas transeúntes, que sufrían un accidente en un país distinto al de su residencia habitual.

Se puede afirmar que cuando un accidente de circulación tiene una dimensión transfronteriza, dos son los mecanismos de alcance internacional que se pueden activar para la resolución extrajudicial del siniestro: el previsto por el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, al que hemos hecho alusión en el epígrafe 6.2 del Capítulo III y el sistema armonizado europeo, implantado por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles.

La principal carencia que se le puede achacar al sistema regulado en el Reglamento General del Consejo de *Bureaux*, es que solo contempla los mecanismos de reparación de las víctimas del país visitado por el vehículo con estacionamiento habitual en otro de los países adscritos a este sistema. No olvidemos que se pretendía cubrir la responsabilidad civil del vehículo fuera de sus fronteras. En consecuencia, no otorga amparo a las denominadas víctimas transeúntes, que tienen un accidente en otro país y no son causantes del mismo, sino perjudicadas, porque no tienen mecanismos para reclamar los daños sufridos en su país de residencia.

Esta laguna, fue resuelta por la Cuarta Directiva del Seguro de Automóviles, pero solo es aplicable a los países pertenecientes al EEE y no al resto de países firmantes del sistema Carta Verde.

## -XII-

La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de Modificación y Adaptación a la Normativa Comunitaria de la Legislación de Seguros Privados, volvió a reformar la LRCSCVM. Las modificaciones introducidas afectaban a su artículo 3, para agilizar determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de



asegurarse; a su artículo 8, para otorgar garantía indemnizatoria al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que, circulando sin seguro, causa el accidente; y la tercera y última modificación tiene por objeto la modificación de la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación que figura como anexo de la LRCSCVM.

Sin embargo, todas estas modificaciones de la LRCSCVM a las que nos estamos refiriendo, junto con otras introducidas por otras leyes, hacían necesario poner un poco de orden en esta materia. Por ello, la Disposición Final Primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de Modificación y Adaptación a la Normativa Comunitaria de la Legislación de Seguros Privados, a la que nos hemos referido, autorizó al Gobierno para que, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, elabore y apruebe un Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que sustituya al aprobado por el Decreto 632/1968, de 21 de marzo, que incluía las modificaciones introducidas por leyes posteriores. La delegación incluye la facultad de regularizar, aclarar y armonizar los textos legales que han de ser refundidos.

Siguiendo el mandato referido, el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 octubre, aprobó el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que no cambia el sistema de responsabilidad civil que había sido introducido en el año 1995, como consecuencia de la citada Ley 30/1995 y por ello, ha sido examinada de forma pormenorizada en este Capítulo.

### -XIII-

La Ley 21/2007, de 11 julio, modifica el texto refundido de la LRCSCVM, para incorporar la Quinta Directiva de Automóviles (Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, por la que se modifican las cuatro Directivas anteriores). Esta Directiva, entre otras cosas, incorpora la obligación de presentación por las entidades aseguradoras de una oferta motivada de indemnización en el plazo máximo de tres meses desde la recepción de la reclamación por el

perjudicado en el caso de que se haya determinado la responsabilidad y se haya cuantificado el daño, o, en caso contrario, de una respuesta motivada a lo planteado en la reclamación, la elevación de los límites del SOA y la ampliación del concepto de estacionamiento habitual del vehículo en España a los efectos del seguro obligatorio, cuestión de gran relevancia a la hora de determinar, entre otros aspectos, quién debe hacer frente, en última instancia, a la indemnización.

La instauración de este procedimiento especial de oferta y respuesta motivadas, fue la principal innovación de la Quinta Directiva. Se incorporó por la Ley 21/2007, sin tener en cuenta el procedimiento existente anteriormente, por lo que hemos criticado que superpusieron ambos sistemas de reclamación. De este modo, en la actualidad coexisten dos procedimientos de atención a los lesionados de tráfico: la oferta y respuesta motivadas (artículos 7, 9 y 22.1 de la LRCSCVM) y la previsión, con carácter general, establecida en los artículos 18 y 20 de la LCS. Este hecho ha dado ciertos problemas de interpretación, que hemos puesto de manifiesto en este estudio. Así, se ha hecho hincapié en que las mayores dificultades de este sistema se encuentran en la tramitación de los siniestros graves, donde el lesionado tiene un largo periodo de curación y estabilización lesional. En estos casos, las contradicciones son evidentes: por un lado, se exige consignar para enervar intereses (art. 9.b de la LRCSCVM) y, por otro, el art. 18 del Reglamento del SOA, obliga a dar una respuesta motivada, en la que se informe de los pagos a cuenta, de la obligación de efectuar una oferta motivada cuando exista la sanación y de informar cada dos meses de la situación del lesionado. Nos hemos inclinado por esta última previsión, por ser más razonable y, sobre todo, por ser más beneficiosa para el perjudicado.

Como consecuencia de esta importante modificación de la LRCSCVM, mediante el RD 1507/2008, de 12 septiembre, se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, que sustituye al Reglamento aprobado por el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero y que, entre otras materias, regula el ámbito material de la Ley, que son los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, que estudiamos en la 2ª parte de este trabajo.

En la Segunda Parte de este trabajo, hemos analizado de forma pormenorizada los aspectos claves de la responsabilidad civil automovilística: los conceptos de vehículo a motor y hecho de la circulación, que son los que determinan el ámbito material de la Ley de responsabilidad civil y seguro de la circulación de vehículos a motor y su Reglamento. Por tanto, para que a un accidente se le aplique esta normativa especial, con todo lo que conlleva: criterio objetivo de imputación de la responsabilidad, sistema de valoración de daños corporales, coberturas, fondo de garantía para la cobertura de determinados supuestos, etc., es preciso que se den de forma simultánea los dos elementos.

Por tratarse de la columna vertebral o, como se ha dicho, de la pieza clave del sistema de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, se ha discutido con vehemencia por la doctrina que las nociones de “vehículo a motor” y “hecho de la circulación” se hayan subordinado a la ordenación reglamentaria, por más que sea una remisión expresa de la propia LRCSCVM. Más aún, cuando la propia Exposición de Motivos del Reglamento indica que con las modificaciones introducidas por la Ley 21/2007, de 11 de julio, el vigente texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor recoge de forma unitaria toda la normativa sobre esta parte del sistema de responsabilidad civil, de manera que el ámbito reglamentario debe quedar reducido al desarrollo de determinados aspectos del seguro obligatorio que garantiza la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor. Por tanto, decir que todo lo relativo a la responsabilidad civil está regulado en la Ley y que, precisamente, los dos conceptos que van a determinar su ámbito de aplicación se regulan en el Reglamento, parece una clara contradicción que, pese a la crítica por parte de la doctrina, se ha seguido manteniendo.

Además, no parece adecuado que estos conceptos se apliquen solo para el seguro obligatorio, cuando la Ley, que los remite a la regulación reglamentaria, regula la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en general y no sólo en el ámbito del SOA. Podría pensarse que existe una noción de “vehículo a motor” y de “hecho de la circulación” en la esfera del seguro obligatorio y otra distinta para el seguro voluntario. Así, podríamos llegar al absurdo -como se ha hecho en varias

ocasiones- de considerar que un accidente en una vía no apta para circular no es un hecho de la circulación en el ámbito de seguro obligatorio, porque así lo establece el Reglamento del SOA, pero, en cambio, sí tendría cabida en el seguro voluntario.

-XV-

Al hilo de lo expresado, desde que se aprobó el vigente Reglamento del SOA, se han planteando por la jurisprudencia algunos problemas de interpretación entre el SOA y el Seguro Voluntario. El mantenimiento de esta dualidad entre seguro obligatorio y voluntario, es una fuente de conflictos, porque no está muy claro en la actualidad qué tipo de coberturas ampara el seguro voluntario, que, no olvidemos, no es un seguro voluntario cualquiera, sino un seguro voluntario “de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor”.

Además del incremento cuantitativo de los límites del SOA, se puede postular que la regulación de este seguro obligatorio, tras la trasposición a nuestro Derecho interno de las distintas Directivas Comunitarias, es completa y extensa, garantizando los derechos, no sólo de las víctimas de los accidentes de circulación, sino la de los propios tomadores del seguro, que estaban sometidos a excesivas y no siempre justificadas acciones de repetición por parte de las entidades aseguradoras en un seguro, por otra parte, al que están obligados a suscribirlo por mandato legal. Por ello, entendemos que el mantenimiento del seguro voluntario, en la actualidad, genera más problemas que beneficios. En esta línea, en la práctica se plantea si la dimensión del seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor es sólo cuantitativa, por encima de los límites del SOA, o también cualitativa, debiendo en este caso dar cobertura a otros supuestos distintos de la regulación obligatoria o impidiendo el derecho de repetición de las entidades aseguradoras sobre hechos ajenos a la normativa que regula el SOA, salvo pacto expreso entre las partes contratantes, cumplimentado con las previsiones establecidas en el artículo 3 de la LCS. Si consideramos que su cobertura sólo alcanza a las sumas que sobrepasen los límites del SOA, desde luego, habría que abogar por su desaparición. En el otro caso, no está tan clara, si bien, como hemos indicado, al seguro voluntario, dada la extensa regulación del SOA, le queda poco margen.

En algunos casos recientes, las aseguradoras han defendido el criterio de que el SOA sólo tiene una dimensión cuantitativa y la jurisprudencia ha estado vacilante al respecto, argumentado, en unos casos, tal alcance y, en otros, le han dado al seguro voluntario una dimensión también cualitativa, apuntando, incluso, que el seguro voluntario debe dar cobertura a todo aquello que no esté cubierto por el SOA. Así lo han puesto de manifiesto algunas sentencias de nuestro Tribunal Supremo, relativas al derecho de repetición de la entidad aseguradora, en los supuestos de conducción del vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas, la cobertura de los hechos dolosos del conductor, en las que se indica que en estos casos, tras el acuerdo nº 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del Tribunal Supremo, de 24 de abril de 2007, no están cubiertos por el SOA, porque no se consideran hechos de la circulación, pero sí por el seguro voluntario, y en un accidente que se produjo realizando una actividad agrícola, en el que la Sala sostiene que el seguro voluntario se configura como un complemento para todo aquello que el seguro obligatorio no cubra, de conformidad con el artículo 2.5 de la LRCSCVM y, por tanto, la cobertura no es solo cuantitativa sino también cualitativa.

Por ello, hemos propuesto como solución a esta problemática que las pólizas deben determinar con claridad el alcance que le quieren dar al seguro voluntario de responsabilidad civil, distinguiendo, por un lado, la cobertura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos, que debe regirse por la LRCSCVM y su Reglamento, teniendo exclusivamente una dimensión cuantitativa; y, por otro, la cobertura de los daños producidos por el vehículo que no son considerados hechos de la circulación, delimitando con claridad los riegos que se quieren cubrir: daños en reposo, daños por las cosas transportadas, remolcaje del vehículo, etc. En este caso, los tribunales, en base a lo establecido en el artículo 73 de la LCS, deben atenerse al objeto del contrato y considerar cubiertos “los hechos previstos en el contrato de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado” y no todos los hechos que se pueden ocasionar con un vehículo de motor. No se puede decir, por tanto, como se ha dicho, que el seguro voluntario de responsabilidad civil complementa al SOA y cubre todo aquello que está fuera de este seguro.

Con respecto a la definición de los conceptos de “vehículo a motor” y “hecho de la circulación”, hemos visto cómo con el paso de tiempo se ha ido restringiendo, con todo lo que ello conlleva. En efecto, tal vez con la finalidad de adaptar la legislación del SOA a la legislación de tráfico y seguridad vial, se ha ido produciendo de forma paulatina el acotamiento de estas nociones. Pensamos que se pretende ordenar esta materia y por ello, en la actualidad, todo vehículo que no sea susceptible de autorización administrativa para circular no será considerado como vehículo a motor. Así mismo, cualquier hecho con un vehículo a motor que se ocasione en vías que no sean aptas para circular o “que tengan una regulación especial”, como los puertos y aeropuertos, estarán fuera del ámbito circulatorio. Por este motivo, hemos expresado y cuestionado que si se aplica este Reglamento en sus propios términos, efectivamente se producirá una ordenación en el tráfico viario, pero se quedarán sin cubrir algunos supuestos que antes sí lo estaban. Habrá víctimas de accidentes de circulación que no serán indemnizadas porque, por ejemplo, el vehículo en cuestión no es considerado como “vehículo a motor”. En este sentido, de alguna manera, hemos defendido que la legislación la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor tienen unos objetivos y prioridades distintos a la legislación administrativa de tráfico y seguridad vial.

#### -XVII-

En cuanto a la noción de vehículo a motor, en línea con la conclusión precedente, la aportación más significativa del vigente Reglamento respecto al anterior, es la referencia que hace de forma explícita a la autorización administrativa para circular. Se pretende, con todas las consecuencias positivas y también negativas que ello conlleva, como hemos visto, que los vehículos de motor a los efectos de aseguramiento -y, por tanto, dentro del ámbito de la LRCSCVM- sean únicamente aquellos que la legislación de tráfico considera aptos para circular por las vías públicas o de uso común (que tengan tarjeta ITV o certificado de características), y no otros, no susceptibles de obtener autorización administrativa, y que eventualmente también circulan y producen accidentes de circulación. Éstos últimos, los que no reúnan estas características, ni son susceptibles de autorización administrativa (de obtener la correspondiente matrícula

para circular) ni están al amparo de la normativa de la LRCSCVM ni de su Reglamento, por no tener la consideración de vehículos a motor, como por ejemplo las llamadas “minimotos” o los patinetes urbanos. En consecuencia, si circulan por vías públicas - que obviamente no deben-, no estarían dentro del ámbito de aplicación de la LRCSCVM -porque no son vehículos a motor- y, por tanto, si no tuvieran ningún tipo de seguro, el Consorcio de Compensación de Seguros, no se haría cargo, en este caso, de los daños producidos a terceros.

Esta regulación reglamentaria del concepto de “vehículo a motor” parece contradictoria con la noción establecida en la propia LRCSCVM de “estacionamiento habitual”, que sirve para determinar qué vehículos pueden circular libremente por el territorio de la Unión Europea, en la que caben supuestos distintos a los sujetos a la mera matriculación del vehículo. Según el artículo 2.1 de esta Ley, todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el precepto. A continuación, añade este artículo lo que debe entenderse por estacionamiento habitual en España, donde es irrelevante el hecho de que un vehículo esté matriculado o no para hacerlo apto para circular. Así, se contempla esta hipótesis, declarando que cuando se trate de un tipo de vehículo para el que no exista matrícula, placa de seguro o signo distintivo, se considera que tiene su estacionamiento habitual en España, cuando éste sea el Estado del domicilio del usuario. En consecuencia, es posible que la jurisprudencia, para indemnizar a las víctimas de accidentes que no estarían cubiertas aplicando los conceptos del Reglamento, acudan al artículo 2.1 de la Ley, alegando esta aparente contradicción entre ambas normas.

#### -XVIII-

En lo que se refiere a las excepciones de la consideración de “vehículos a motor”, el vigente Reglamento señala en el apartado segundo del artículo 1 que no se consideran incluidos en su ámbito material los ferrocarriles, tranvías y otros vehículos que circulan por vías que le sean propias, ni los vehículos a motor eléctricos que por concepción, destino o finalidad tengan la consideración de juguetes, en los términos definidos y con

los requisitos establecidos en el artículo 1.1 del Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes, y su normativa concordante y de desarrollo. Tampoco se encontrarán incluidas en el ámbito material del presente Reglamento las sillas de ruedas. Sobre esta cuestión, el problema que se ha planteado durante los años de aplicación del Reglamento derogado ha sido la consideración de las llamadas “minimotos” como vehículo a motor o como juguetes, entre otras cosas, por su reciente aparición. En general, con el Reglamento anterior, pese a que no son aptas para circular por vías públicas por no ser vehículos autorizados conforme establece el artículo 1 del Reglamento General de Vehículos, de 23 de diciembre de 1998, se han considerado como vehículos a motor, puesto que se definen como auténticas motos en miniatura que tienen el mismo mecanismo que la moto y que pueden llegar a alcanzar una velocidad de hasta 60 km a la hora. Con el vigente Reglamento, por lo dicho anteriormente, es más difícil considerarlos como vehículos a motor.

Hemos visto la problemática que plantean en la práctica los vehículos articulados, compuestos por cabeza tractora y remolque o semirremolque, y las distintas soluciones que ha dado la jurisprudencia a los accidentes ocasionados por este tipo de vehículos, cuando se trata de aseguradoras distintas las que cubren el riesgo circulatorio de ambos elementos. Por otro lado, debido al exceso de conflictividad que planteaban estos accidentes a la hora de resolverlos, con los perjuicios que ello conlleva para las partes implicadas y, sobre todo, para los perjudicados, las aseguradoras acordaron la suscripción de un “Convenio entre entidades aseguradoras de automóviles para la liquidación de siniestros de responsabilidad civil ocasionados por vehículos mixtos cuyos componentes aseguren entidades distintas” suscrito el 1 de enero de 1987 y actualizado el 1 de junio de 1997, al que el Consorcio de Compensación de Seguros se adhirió el 1 de noviembre de 1999.

#### -XIX-

La definición de “hechos de la circulación” está regulada en el vigente Reglamento en el artículo 2. Sustancialmente su significado no difiere mucho de la regulación anterior. No obstante, se ha mejorado la redacción y se han añadido algunos supuestos no



considerados como hechos de la circulación que no estaban contemplados en la norma que sustituye. El párrafo primero, que establece la regla general de lo que debe entenderse por “hecho de la circulación”, mantiene la misma redacción que el Reglamento anterior. Vuelve, por tanto, a referirse al riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor. Con esta definición tan amplia, en principio, será difícil, como ha ocurrido hasta ahora, que un accidente ocasionado por un vehículo a motor quede fuera del ámbito de aplicación de la normativa especial que comentamos. Podría decirse, a primera vista, que tan sólo en aquellos casos en los que sea prácticamente imposible el acceso de un vehículo o los supuestos exceptuados expresamente como hechos de la circulación en el presente Reglamento, como es el caso, muy común, de la realización de actividades industriales o agrícolas, quedarán fuera del ámbito circulatorio. Por tanto, el hecho de la circulación se refiere fundamentalmente a la circulación de vehículos cuando están en movimiento, si bien existen otros supuestos que, aunque el vehículo no esté en movimiento o lo esté con el motor parado, también se consideran hechos de la circulación, porque forman parte del riesgo circulatorio. Lo mismo cabe decir, al inicio de la conducción, durante una parada o en el momento de la finalización del trayecto.

-XX-

De una forma más sistematizada, aclarando y añadiendo algún supuesto, el artículo 2.2 del Reglamento regula los casos que quedan al margen de la consideración de accidente o hecho de la circulación. Son supuestos en los que pese a producirse el accidente con un vehículo a motor, e incluso, en algunos casos, en un lugar apto para la circulación, se excluye expresamente en la norma reglamentaria por distintos motivos, que esta legislación considera ajenos al devenir circulatorio. La razón de estas exclusiones está claramente justificada, lo que no significa que en la práctica no se planteen distintos problemas por la enorme casuística que se origina. Nos estamos refiriendo a actividades o hechos que no tienen como finalidad circular, como la celebración de pruebas deportivas, las tareas agrícolas e industriales o los delitos dolosos cometidos por un vehículo a motor.

Además de estas exclusiones que podríamos denominar tasadas, existen otras que no aparecen de forma explícita en la norma y que, sin embargo, tampoco se considerar

hechos de la circulación. La enorme casuística que se produce en accidentes con vehículos a motor, origina que haya otros supuestos también excluidos, como los producidos por un vehículo parado o los daños a terceros ocasionados por un vehículo que se incendia. En todo caso, tanto las exclusiones “tasadas” como aquellas otras que no lo están de forma explícita en la norma reglamentaria, no podemos decir que sean supuestos excluidos de forma categórica. Será en función de una serie de circunstancias que tendrán que ser analizadas, en muchas ocasiones, caso a caso, cuando concluiremos si se trata o no de un supuesto excluido del ámbito circulatorio.

#### -XXI-

La excepción de las tareas industriales o agrícolas como hecho de la circulación es, sin duda, la más problemática y sobre la que más casuística se ha dado, sobre todo, en los últimos años. Parece claro, como ha ocurrido hasta ahora, que las máquinas o vehículos agrícolas o industriales que, además de realizar sus funciones propias, se desplacen por vías de uso común, deberán contar con el seguro de responsabilidad civil general y el seguro obligatorio de responsabilidad de circulación. El problema vendrá dado, ahora, en que para que se consideren estas máquinas “vehículo a motor” y, por tanto, susceptibles de aseguramiento circulatorio, deben ser susceptibles de autorización administrativa para circular y para ello deberán reunir los requisitos técnicos y administrativos a los que nos hemos referido.

#### -XXII-

También la excepción de hecho de la circulación de los delitos dolosos cometidos por un vehículo a motor ha dado lugar a una gran polémica, por los distintos vaivenes que ha mantenido la jurisprudencia sobre esta cuestión. Mientras el aseguramiento de la culpa, incluso la grave, no ha planteado problemas y, salvo excepciones, como el seguro de robo e incendio, se ha entendido que tiene cabida dentro del contrato de seguro, sin embargo es más difícil de entender y de justificar la cobertura de los hechos dolosos causados por los asegurados. Y ello es así porque ni en la teoría general de los contratos ni en el propio contrato de seguro, tienen cabida las conductas intencionadas de las partes.

El elemento más característico del contrato de seguro es “el alea, el azar o la aleatoriedad”, que significa que el evento dañoso no ha de depender de la voluntad de las partes, bien de manera absoluta, bien de manera relativa. Luego, todo aquello que dependa de la voluntad de las partes debe ser ajeno al aseguramiento y a la cobertura del contrato de seguro, como indica el artículo 19 de la LCS. Además, como hemos comentado, para que no haya equívocos, las propias pólizas de seguro excluyen de forma expresa la cobertura de los hechos dolosos de los asegurados. Sin embargo, pese a estos razonamientos, la cobertura por parte de las entidades aseguradoras de los hechos dolosos de los asegurados, ha sido una realidad y uno de los asuntos más debatidos, sobre todo a nivel jurisprudencial, en el ámbito del seguro y más en concreto en el seguro de responsabilidad civil. Esto ha sido así porque desde hace unas décadas, el Tribunal Supremo ha concebido este seguro, no solo como un seguro de deudas que pretende proteger el patrimonio del asegurado, sino como un seguro cuyo fin es la protección de terceros perjudicados. En consecuencia, se dice en algunas sentencias relativas a la responsabilidad civil de la circulación, que “se trata de amparar a las víctimas frente al riesgo generado por la circulación de vehículos de motor, dando cobertura a las indemnizaciones procedentes con independencia de que el evento generador del daño sea un ilícito civil o un ilícito penal, sea culposo o doloso, siempre que el daño se haya cometido con un vehículo de motor y con motivo de la circulación”.

En efecto, al seguro de responsabilidad civil se le ha dado por parte de la jurisprudencia una dimensión social y para justificarlo se ha acudido al artículo 76 de la LCS, que establece la acción directa del perjudicado frente al asegurador. Se ha argumentado que esta acción lo que pretende, en definitiva, es proteger al tercero perjudicado, que es ajeno a la relación jurídica asegurado-asegurador y dentro de este marco se podría decir que tiene cabida la cobertura de los hechos dolosos ocasionados por el asegurado, sin perjuicio del derecho de repetición que tendría el asegurador frente a su asegurado, una vez que haya indemnizado al tercero perjudicado.

Por la casuística que ha habido, esta teoría sobre la cobertura de los hechos dolosos de los asegurados, se ha desarrollado, sobre todo, en el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, expandiéndose a otros seguros, también de

responsabilidad civil. De esta forma, los acuerdos de la Sala 1ª del Tribunal Supremo de 1994 y 1997 sobre esta cuestión, sobre todo en el último, en el que se decidió la cobertura por parte de las aseguradoras de los hechos intencionados de los asegurados, fueron sobre la base de un accidente de circulación. En este ámbito, como resultaba incoherente la cobertura de estos actos, el propio legislador, consciente de la situación, modificó en el año 2000 la LRCSCVM, en el sentido de no considerar hechos de la circulación la utilización del vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos.

Pese a ello, como hemos puesto de relieve en esta investigación, el Tribunal Supremo, hasta el último acuerdo de Sala 2ª de 24 de abril de 2007, ignoró esta modificación legislativa y, en líneas generales, mantuvo la cobertura de los hechos dolosos de los asegurados. Así, con distintos argumentos, según los casos, condenó en todas sus sentencias hasta esa fecha a las entidades aseguradoras como responsables civiles por actos intencionados de sus asegurados.

Después de este acuerdo de la Sala 2ª de 24 de abril de 2007, que fue reflejado en la sentencia del Tribunal Supremo (Sala 2ª) de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873), parece que se reconduce la situación, estableciendo una nueva doctrina que, en síntesis, excluye de los hechos de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento para la comisión de delitos dolosos, cuando el vehículo de motor sea el instrumento directamente buscado para causar daño personal o material derivado del delito. Por tanto, a partir de este acuerdo, hubo cierta seguridad jurídica cuando nos encontrábamos con un accidente de esta naturaleza. Así, en líneas generales, las entidades aseguradoras, transaban extrajudicialmente los supuestos considerados como “dolo eventual” y no lo hacían respecto a los hechos calificados como “dolo directo”, que es lo que se desprende del citado acuerdo.

Sin embargo, en el año 2011, la Sala 2ª del Tribunal Supremo, nos vuelve a sorprender con otro vaivén más en esta andadura de la cobertura o no de los hechos dolosos por parte de las aseguradoras. La STS (Sala 2ª) de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184), conocida como el caso de la calle Larios de Málaga, vuelve a abrir de nuevo la polémica sobre la cobertura del seguro de los hechos dolosos ocasionados con vehículos a motor.

En este caso, la sentencia reconoce que estamos ante un supuesto en que el vehículo es utilizado como instrumento para causar con dolo directo las lesiones que sufrieron los peatones atropellados, que excluye la responsabilidad civil de la entidad aseguradora recurrente con arreglo al acuerdo de esta Sala de 24 de abril de 2007, relativo a la cobertura del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Lo sorprendente de esta resolución es que indica a continuación que el riesgo de la circulación está también asegurado por el seguro voluntario (cuestión que, aunque se no hace mención, también lo estaba en todos los supuestos analizados anteriormente por el alto tribunal, pues no olvidemos que todas las entidades que operan en nuestro país aseguran el seguro obligatorio y el Seguro voluntario de responsabilidad civil), con lo cual, añade la sentencia, se desplazan del ámbito del seguro obligatorio al voluntario. Así, pese a que la póliza contiene una cláusula que excluye la cobertura de los hechos dolosos del asegurado, la Sala considera que esta excepción, en virtud del artículo 76 de la LCS, no es oponible a los terceros perjudicados y, en consecuencia, desestima el recurso de casación de la entidad aseguradora.

La doctrina de esta sentencia ha sido, recientemente, confirmada por la STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ\2013\8070), en un supuesto también referido a una accidente de circulación. En el mismo sentido que la anterior, sostiene que los hechos dolosos del asegurado están cubiertos por el seguro voluntario de responsabilidad civil, en virtud del artículo 76 de la LCS.

Pensamos que estas sentencias rompen con la doctrina que el alto había mantenido desde el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007 y vuelve a llenar de incertidumbre una cuestión que parecía solucionarse y que, desde luego, queda muy clara en el artículo 1 del RDL 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, cuyo párrafo 4º establece que *“Reglamentariamente, se definirán los conceptos de vehículos a motor y hecho de la circulación, a los efectos de esta Ley. En todo caso, no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización del vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes”*.

Consideramos que la Ley, como hemos argumentado en el epígrafe 2.2 del Capítulo IV, a diferencia de lo que ocurría antes de la reforma operada por la Ley 30/1995, de 5 de noviembre, regula la responsabilidad civil ocasionada por vehículos a motor, en el marco del seguro obligatorio y voluntario, ambos de responsabilidad civil. No es, por tanto, una Ley del seguro obligatorio. De este modo, no puede haber un concepto de “hecho de la circulación” -que, no olvidemos, constituye el ámbito material de la Ley-, para el seguro obligatorio de responsabilidad civil y otro para el voluntario, porque sería incongruente con esta normativa especial.

El seguro voluntario de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor no puede modificar los conceptos medulares de la Ley y, normalmente, no lo hace. En la actualidad es un seguro que tiene una dimensión exclusivamente cuantitativa y no cualitativa. Además, en los casos analizados en las SSTS de 16 de abril de 2011 y 20 de marzo de 2013, por si hubiera alguna duda, se excluye expresamente mediante una cláusula contractual la cobertura de los hechos dolosos del asegurado. Aunque sería discutible, por lo que acabamos de argumentar, tan solo podríamos admitir esa dimensión cualitativa del seguro voluntario de responsabilidad civil, si expresamente en la póliza se diera cobertura a hechos, en virtud del artículo 73 de la LCS, distintos a los establecidos en la normativa especial que rige la responsabilidad civil automovilística.

Por todo ello, no entendemos la posición del alto tribunal sobre un asunto en el que después de distintos vaivenes por parte de la Sala 2ª parecía que, tras el Acuerdo del Pleno no jurisdiccional de 24 de abril de 2007, se había resuelto, en el sentido de excluir de cobertura del seguro los hechos dolosos cuando se utilizaba el vehículo como instrumento para ocasionar delitos dolosos. Aunque algunos no compartimos la interpretación que hizo el Tribunal Supremo sobre la cobertura de los “dolos eventuales”, por cuanto que siguen siendo “hechos dolosos” y ni el Código Penal ni la LRCSCVM distinguen entre dolo directo y eventual, al menos las cosas estaban claras y todos los agentes que intervenimos en la resolución de los accidentes de circulación sabíamos a qué atenernos.

Además de las excepciones a la consideración de hechos de la circulación establecidas de forma expresa en el Reglamento, hemos analizado una serie de supuestos aún más confusos, porque ni siquiera se recogen en los textos legales como excepciones propiamente dichas y, sin embargo, también se dan en la práctica, en algunos casos, con bastante frecuencia, como puede ser los daños producidos por vehículos en situación de reposo, los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros bienes o vehículos, los daños producidos al subir o bajar de un autobús y los derivados de las persecuciones de vehículos. La casuística es tan abundante que sería imposible regular todas las excepciones, ni siquiera de forma sistematizada, a la consideración de hecho de la circulación.

En los supuestos descritos, en los que se producen daños con un vehículo en situaciones que podríamos considerar anómalas, es necesario estudiar caso a caso y ver todas las circunstancias que concurren, para determinar si los daños derivan de la circulación; es decir, si están dentro de lo que denominamos riesgo circulatorio. Así, no es lo mismo que el incendio del vehículo que ocasiona daños a terceros, provenga de causas endógenas al propio vehículo, como un cortocircuito o un problema eléctrico, que sea por actos de terceros o causas exógenas al vehículo.

En líneas generales, en estos supuestos dudosos, nos hemos decantado, en la mayoría de ocasiones, por apreciar que los daños producidos están dentro del riesgo circulatorio. No olvidemos que, como hemos insistido en este estudio, toda la normativa está orientada a la protección de las víctimas de los accidentes de circulación y así es cómo deben interpretarse estos casos. A tal efecto, por ejemplo, respecto a los daños derivados de las persecuciones de vehículos, nos decantamos porque los mismos deben ser atribuidos siempre al que provoca esta situación de altísimo riesgo para las personas y los bienes, independientemente de que el perseguido sea golpeado por el vehículo policial, siempre y cuando la persecución sea realizada por las personas que tienen la obligación de hacerlo y la efectúen de forma proporcionada y razonable, no creando aún más riesgo del que ya existe en cualquier actividad de esta naturaleza. En estos casos, la policía y los terceros siempre serían víctimas del accidente y el perseguido responsable y si es éste el que sufre los daños, se entendería que hay culpa exclusiva de la víctima.

En la misma posición habría que situar al particular que, de forma instintiva, se opone a la sustracción de su vehículo. Pensamos que siempre sería responsable el que ha generado el riesgo y no debería oponerse culpa exclusiva de la víctima o concurrencia de culpas al que intenta evitar la sustracción.

#### -XXIV-

También nos hemos referido a hechos en los que interviene un vehículo a motor, si bien no los vamos a considerar como hechos de la circulación, porque se dan algunas circunstancias que lo impiden. Se trataría de hechos de causación propia, en los que el que tiene el control del vehículo, normalmente, por descuidar las medidas de seguridad o por no observar la diligencia exigible, se causa daños a sí mismo, y también hemos aludido a los daños de causación ajena, en los que, en principio, el vehículo es un sujeto pasivo en la producción del daño y, por lo tanto, podría encajar, desde el punto de vista del conductor, en supuestos de fuerza mayor, pero también podría haber concurrencia de causas en el accidente entre la acción ajena a la conducción y la del conductor. Fijémonos en los casos en que concurre la responsabilidad del conductor del vehículo con la de la administración titular de la vía, con el propietario de un coto de caza, con el fabricante del vehículo o con el tercero que ocasiona los daños. En estos casos, cada uno de los intervinientes responderá en base a un título de atribución de responsabilidad que puede ser diferente y, por ello, las normas aplicables serán distintas, por ejemplo, en cuanto a la determinación de la responsabilidad y la valoración del daño, por no hablar de otras cuestiones, como la prescripción de la acción, régimen procesal, etc.

En nuestra opinión, cada uno de los causantes del accidente debe responder por su propia normativa y, por ello, deben valorarse también los daños según ésta. Así, el porcentaje de daños que cada uno debe asumir en función de su participación en el accidente, debe valorarse de acuerdo a su regulación. Por decirlo de otro modo, en estos accidentes, estamos ante hechos de la circulación -porcentaje de la responsabilidad del conductor de un vehículo-, que concurren con otros hechos que son ajenos a la circulación -porcentaje de participación de un agente distinto (Administración, dueño de un coto, fabricante del vehículo, peatón, etc.)-.



Es evidente que resulta irregular e incoherente que al mismo hecho se le apliquen normativas distintas, que nos pueden llevar a resultados absurdos, como que se valore el 50% del daño personal sufrido con una norma y el otro 50% con otra o que los criterios de atribución sean diferentes, en función de los distintos sujetos que intervienen en la causación del daño.

En este tipo de accidentes, en los que estamos en presencia de una actividad de riesgo, debería contemplarse el mismo criterio de atribución de la responsabilidad y valoración del daño, independientemente de la norma que se aplique o de la jurisdicción que sea competente para conocer el asunto. Tal vez, por ello, como la responsabilidad civil es única, como hemos defendido en el apartado 2.2.2 del Capítulo III de la 1ª parte, debiera contemplarse un artículo en el Código Civil, que fuera aplicable en cualquier jurisdicción, en el que se regulara la responsabilidad civil por riesgos agravados, precisando con claridad en qué consisten este tipo de riesgo. En tales casos, al menos, los criterios para atribuir la responsabilidad civil y para la determinación y valoración del daño, debieran ser los mismos, independientemente del sujeto al que le fueran atribuibles los daños causados.

#### -XXV-

Hemos visto que en determinados accidentes concurre el SOA con otros seguros de la misma o de distinta naturaleza. En estas situaciones, estamos o podemos estar en presencia de hechos de la circulación, pero, a su vez, también nos podemos encontrar con que estos hechos también pueden tener una consideración distinta y estar amparados por seguros diferentes, como el Seguro Obligatorio de Viajeros, la Seguridad Social u otros seguros de responsabilidad civil, como el de la carga, el de transporte de mercancías peligrosas y el de probadores de vehículos u otras personas autorizadas, o seguros de accidentes.

En algunos casos, el SOA prevalece sobre los otros, porque estos excluyen, precisamente, los daños amparados por el mismo o solo cubren los daños que superen las coberturas del SOA. Pero en otras ocasiones pueden concurrir ambos seguros, porque los hechos están cubiertos por los dos. En otros casos, el seguro que concurre

con el SOA, prevalece sobre éste porque los hechos no tienen la consideración de “hechos de la circulación”.

En todo caso, como hemos visto, la casuística es variada y hemos procurado centrarnos en los supuestos más comunes e intentar delimitar los hechos, para ver la cobertura de cada uno de los seguros, aclarando si concurren o prevalecen unos sobre otros.

Debemos destacar los accidentes en los que estamos en presencia de un hecho de la circulación y también de un accidente de trabajo. Hemos visto, por las particularidades específicas de este “seguro” público, que quizá no encaje en lo que es un seguro propiamente dicho. Por eso, nuestra jurisprudencia no lo ha considerado como un seguro privado de accidentes y de ahí que se haya discutido su compatibilidad con el SOA u otros seguros de responsabilidad civil con los que pueda concurrir. Así, a diferencia de lo que ha ocurrido con los seguros de accidentes privados, siempre ha estado latente la llamada “*compensatio lucri cum damno*”, recogida en nuestro artículo 1106 del Código Civil, en virtud de la cual, nadie puede enriquecerse a costa de otro, de tal forma que se considera el daño “único”, por lo que si hay varias obligados a indemnizar, como es el caso, no podrá pagarse más de lo que vale el daño. De este modo, por ejemplo, si un trabajador ya ha cobrado un determinado concepto del daño en la legislación laboral, no podrá ser indemnizado por el mismo concepto por otro obligado al pago, salvo que no lo haya cobrado en su totalidad. En tal caso, se le descontará lo abonado por la Seguridad Social.

Sobre esta cuestión y sobre las diferentes interpretaciones que se estaban haciendo en las distintas jurisdicciones sobre la compatibilidad o no de la percibido en la legislación laboral, como las indemnizaciones a las que tenía derecho el trabajador perjudicado por la responsabilidad civil del empresario o de cualquier otro responsable, fueron decisivas las dos Sentencias de la Sala de lo Social del Tribunal Supremo, de 17 de julio de 2007.

Una de ellas, la STS (Sala 4ª), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8303), dictada en un procedimiento en el que se solicitaba la condena por responsabilidad civil del empresario, que podría ser equiparable a la responsabilidad civil del conductor de un

vehículo a motor, establece los conceptos que pueden compensarse por lo percibido por el trabajador por la legislación laboral.

La sentencia parte de que la indemnización de los daños debe ir encaminada a lograr la íntegra compensación de los mismos, para proporcionar al perjudicado la plena indemnidad por el acto dañoso, lo que en Derecho romano se llamaba "*restitutio in integrum*" o "*compensatio in integrum*". Para ello, la Sala recurre al sistema de valoración de daños personales en accidentes de circulación, regulado en el Anexo de la LRCSCVM, que en este ámbito tiene carácter orientativo.

Para la sentencia, el daño tiene distintos aspectos: las lesiones físicas, las psíquicas, las secuelas que dejan unas y otras, los daños morales en toda su extensión, el daño económico emergente (como los mayores gastos a soportar por el lesionado y su familia en transportes, hospedajes, etc.) y el lucro cesante, cuya manifestación es la pérdida de ingresos de todo tipo, incluso la pérdida de las expectativas de mejora profesional. Si todos esos conceptos deben ser indemnizados y a todos ellos abarca la indemnización total concedida, es claro que la compensación de las diversas indemnizaciones debe ser efectuada entre conceptos homogéneos para una justa y equitativa reparación del daño real. De esta suerte, solo pueden compensarse conceptos homogéneos que se pudieran haber cobrado en sede laboral, pero no conceptos heterogéneos. Así, por ejemplo, si las prestaciones que el trabajador ha percibido de la Seguridad Social, se consideran como perjuicio patrimonial, no podrá ser indemnizado por el responsable civil por este mismo concepto, salvo que no se hubiera percibido en toda su integridad. En sentido contrario, las indemnizaciones correspondientes al daño moral no podrán ser compensadas, porque la seguridad social no resarce este tipo de daños.

En definitiva, de lo que se trata es de que el trabajador, que ha percibido una serie de prestaciones de la Seguridad Social de carácter patrimonial, no sea indemnizado por los mismos conceptos por el responsable del daño y sí lo sea por aquellos que no ha percibido, de modo que ni el trabajador cobre dos veces el mismo concepto, ni el obligado al pago se beneficie, porque se descuenta todo lo pagado por la Seguridad Social, como estaba ocurriendo en la jurisdicción social hasta esa sentencia, en aplicación de la llamada *compensatio lucri cum damno*.

La doctrina de esta sentencia ha sido matizada por la STS (Pleno de la Sala IV), de 23 de junio de 2014 (RJ 2014\4761), estableciendo que el factor corrector de la Tabla IV (incapacidad permanente para la ocupación habitual) del baremo, resarce únicamente el daño moral que supone para el trabajador accidentado su situación de incapacidad permanente y no, como había dicho la Sentencia comentada anteriormente, daño moral y daño patrimonial. A tal fin, a partir de la STS de 23 de junio de 2014, por el concepto de incapacidad permanente para la ocupación habitual, como ya no se resarce ningún perjuicio patrimonial, no se puede compensar daño patrimonial alguno percibido por el trabajador a cargo de la Seguridad Social.

#### -XXVI-

Por último, le hemos dedicado un epígrafe a la importante Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, de 4 de septiembre de 2014, precisamente, porque analiza los conceptos estudiados la 2ª parte del trabajo. La Sentencia estudia la interpretación que debe darse a lo que se entiende por “vehículo a motor” que, en principio, no parece que plantee problemas y a “circulación de vehículos” que sí puede tener repercusiones en la interpretación de nuestra definición de “hecho de la circulación”.

El debate se sitúa en determinar si la realización de una actividad -colocación de pacas de heno en una era, por parte de un tractor dotado de remolque, al maniobrar marcha atrás para situar el remolque en el patio de la granja-, que podríamos decir agraria, porque no consiste en circular por una vía pública o privada, está dentro del concepto de “circulación de vehículos”.

Para el pronunciamiento, no puede considerarse que el legislador de la Unión haya deseado excluir de la protección conferida por esas Directivas a los perjudicados por un accidente causado por un vehículo con ocasión de su utilización, si ésta es conforme con la función habitual de dicho vehículo. Es decir, el TJUE entiende que deben estar dentro del concepto de “circulación de vehículos”, los daños ocasionados dentro de lo que puede considerarse “función habitual del vehículo”.

Habrá que esperar las consecuencias que puede tener esta resolución en el Derecho interno de los Estados miembros. En el caso Español, esta actividad estará excluida, por cuanto que el artículo 2 del Reglamento del SOA lo prevé expresamente, por tratarse de una actividad agrícola.

No obstante, aunque el supuesto analizado no sea considerado como actividad agraria, porque se trata del final de un trayecto, lo verdaderamente importante de la resolución es la referencia que hace a la utilización del v h culo conforme con la función habitual del mismo. En ese caso, la función de un tractor no solo es circular, sino también arar, sembrar, abonar, etc., que son actividades propiamente agrarias. Lo mismo cabe decir de otros v h culos, como por ejemplo, máquinas quitanieves o máquinas excavadoras. Así, si esta máquina está haciendo “su función” en una obra y con uno de sus mecanismos lesiona a un obrero, aunque sea ciertamente una actividad empresarial, estará dentro del ámbito del hecho de la circulación, según la doctrina que podemos extraer de esta Sentencia.

En definitiva, según esta resolución, consideramos que siempre que estemos ante un v h culo a motor, que sea reconocido en la legislación interna de los Estados miembros como tal, se entenderá, a los efectos del párrafo I, del artículo 3 de la Primera Directiva, que estamos ante un hecho de la circulación, si dicho v h culo se est  “utilizando”, circule o no, conforme a la función habitual del mismo. Será el caso del tractor arando, sembrando o cosechando. En cambio, si se est  reparando y se cae el gato que lo sostiene causando lesiones a un tercero, como esta no es su función, no será un hecho de la circulación.

Lo dicho anteriormente, nos llevará a tener que modificar nuestra legislación interna sobre esta materia. En concreto, el Reglamento del SOA, que es el que define, en su artículo 2, lo que se entiende por hecho de la circulación y que ha sido analizado en este estudio.

En todo caso, creemos que habrá que esperar a ver cómo evoluciona nuestra jurisprudencia a la hora de interpretar esta resolución. Pensamos que no será extraño que nos encontráramos con otras sentencias del propio Tribunal de Justicia de la Unión

Europea que terminen de aclarar el alcance de esta doctrina, puesto que, a nuestro juicio, si realmente el TJUE quería que las actividades agrarias, empresariales o industriales estuvieran dentro del concepto de “hecho de la circulación”, quizá debería haber sido más contundente y preciso, como consta en la sentencia que lo fue la propia Comisión Europea, en sus observaciones presentadas sobre la cuestión prejudicial por la Sra. B. Rous Demiri y el Sr. K.-Ph. Wojcik, en calidad de agentes, que consideraron que el concepto de “circulación de vehículos”, se refiere a “la utilización de vehículos, como medios de transporte o como maquinaria de trabajo, en cualquier espacio, tanto público como privado, donde pueden producirse riesgos inherentes a la utilización de vehículos, con independencia de que éstos estén o no en movimiento”.

## BIBLIOGRAFÍA

ABELLA LÓPEZ J, “El auto de cuantía máxima. Cuestiones prácticas en la creación del título”. *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 147, Sección Doctrina, Marzo 2011.

ALONSO GONZÁLEZ R., “Accidente ocurrido mientras se realiza actividad industrial en recinto privado, en el uso de una carretilla de carga y descarga. No cabe asimilarlo a un hecho de circulación pese a que el riesgo pueda ser calificado como tal,” *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 44, abril 2008.

ALVÁREZ CAMIÑA S., “La adaptación del Ordenamiento jurídico a la Quinta Directiva del seguro de automóviles”, *XV Congreso de responsabilidad civil del Ilustre Colegio de Abogados de Barcelona*, Marzo 2007.

ARIAS DOMÍNGUEZ A./SEMPERE NAVARRO A.V., *Accidentes Laborales de Tráfico*, Aranzadi, 2ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2011.

ARIÑO FUERTES J., “Los daños recíprocos sin culpas probadas. El tratamiento de esta materia por la jurisprudencia provincial”, *Revista de la Asociación Española de Abogados especializados en Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 33, 1 Trimestre 2010, págs. 45-62.

ARQUILLO COLET B., “Acción directa en el seguro de responsabilidad civil y daños dolosos de vigilantes de seguridad”, *Indret*, 2/2006.

ARROYO FIESTAS F.J., “El perjudicado y el seguro obligatorio. ¿Está excluida la familia del conductor fallecido cuando sea el único interviniente en el suceso?”, *Actualidad jurídica Aranzadi*, nº 455 (oct.-2000), págs. 3-5.

ARROYO FIESTAS F.J., “El perjudicado y el seguro del automóvil”, *Cuadernos de Derecho Judicial*, núm. 12, 1997, págs. 13-44.

ATIENZA NAVARRO M.L., “La protección de la víctima en el seguro de responsabilidad civil”, en BATALLER GRAU J./VEIGA COPO A. (Directores), *La protección del cliente en el mercado asegurador*, Aranzadi, Cizur Menor, Navarra, 2014.

BAILLO Y MORALES-ARCE J, *La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística*, Colección Studia Albornotiana, núm. LXXIV, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia 2000.

BAKER, J.S. & FRICKR., L.B. “Traffic accidents investigation manual”. Northwestern: 1986. Ed. Northwestern University traffic Institute.

BATALLER GRAU J./LA TORRE CHINER N./OLAVARRIA IGLESIA J. *Derecho de los Seguros Privados*, edit. Marcial Pons, 2007.

BERMÚDEZ ODRIOZOLA L. “La oferta motivada y el régimen de intereses de demora”, *XXV Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 26 y 27 de marzo, de 2009.

BINEY, *L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur*, Paris, 1934.

BLANC DÍAZ J.M., “Consideraciones sobre la naturaleza del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la Ley de 24 de diciembre de 1962”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 5, año 1, mayo de 1964.

BONET LOSCERTALES B., “El auto de cuantía máxima: Título de ejecución”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 4, año 40, abril de 2004.

CAAMIÑA DOMÍNGUEZ C.M., “Los tribunales comunitarios competentes en materia de seguros”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, Año nº 87, nº 724, 2011.



CALVO CARAVACA A.L./CARRASCOSA GONZÁLEZ J., “El Reglamento «Roma II»: Reglas generales sobre determinación de la ley aplicable a las obligaciones Extracontractuales”, *Revista Crítica de Derecho Inmobiliario*, Año nº 85, nº 712, 2009.

CALZADA CONDE M.A., *El Seguro de Responsabilidad Civil*, Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2005.

CAMACHO DE LOS RIOS J., “Análisis del Proyecto de Reglamento sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Revista Española de Seguros*, nº 98, 1999, págs. 310 y ss.

CARLOS SÁNCHEZ D., “El dolo del asegurado y su cobertura en el contrato de seguro”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, nº 1, año 51, enero de 2015.

CARRO DEL CASTILLO J.A., “La acción directa del perjudicado contra el asegurador de responsabilidad civil en la LCS”, en AAVV (VERDERA Y TUELLS E. (Director), *Comentarios a la LCS*, editores: Colegio Universitario de Estudios Financieros, CUNEF, Madrid, 1982.

CASADO QUINTANA C., “Consideraciones en torno a la reforma por la Ley 21/2007, de 11 de julio, de la Ley de responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y al desarrollo de dicha norma por el nuevo Reglamento del seguro obligatorio”, *Noticias de la Unión Europea*, nº 314, marzo de 2011, págs. 41-49.

CASTÁN TOBEÑAS J., *Derecho Civil Español, común y foral*, Tomo III, 13ª, Editorial Reus, Madrid, 1983.

CAVANILLAS MÚGICA S., *La transformación de la responsabilidad civil en la jurisprudencia*. Edit. Aranzadi, Pamplona, 1987.

CHECA GARCÍA M., “Consolidación de la jurisprudencia de la Sala Cuarta del Tribunal Supremo, en relación a las indemnizaciones a satisfacer a los trabajadores

perjudicados por accidente laboral, tras las Sentencias de 17 de julio de 2007”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, nº 4, año 45, abril de 2009.

CHECA GARCÍA M., “Accidente de trabajo. Cambio de doctrina jurisprudencial. Sentencia de Pleno Sala de lo Social del Tribunal Supremo determinando exclusivamente como daño moral el factor corrector de la Tabla IV del sistema valorativo, para los supuestos de incapacidades permanentes”, *Revista de Responsabilidad, Circulación y Seguro*, nº 11, año 50, diciembre de 2014.

CONCEPCIÓN RODRÍGUEZ J.L., *Derecho de daños*, Bosch, 2ª edic., Barcelona, 1999.

DE ÁNGEL YAGÜE R., *La responsabilidad civil*, Bilbao, Universidad de Deusto, 1988.

DE ÁNGEL YAGÜE R., *Tratado de Responsabilidad Civil*, Editorial Cívitas, 3ª edición, Madrid 1993.

DE ANGULO RODRÍGUEZ L./CAMACHO DE LOS RÍOS J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Edit. Atelier, Barcelona, 2001.

DE DIOS DE DIOS M.A., *Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación*, La Ley, 2012.

DE DIOS DE DIOS M.A., “Aspectos jurídicos de la culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, año 48, nº 10, noviembre de 2012.

DE MIGUEL ASENSIO P.A., “El régimen comunitario relativo a la ley aplicable a las obligaciones extracontractuales”, *Revista Española de Seguros*, 2009, nº 140.

DE LA CONCHA Y PELLICO G., “El nuevo título ejecutivo creado por la Ley 3-1967, de 8 de abril, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año V, julio-agosto de 1968.

DE RAMON FORS I., “Contra el auto de cuantía máxima”, *Diario La Ley*, Nº 7901, Sección Doctrina, 13 Jul. 2012, Año XXXIII.

DE PAÚL VELASCO J.M., “El baremo diez años después doctrina constitucional”, *XXII Congreso de Derecho de la Circulación*, INESE, Madrid, abril 2006.

DESDENTADO BONETE A., “El daño y su valoración en los accidentes de trabajo”, *X Congreso Nacional de Responsabilidad Civil*, celebrado en Gijón los días 12, 13 y 14 de junio de 2008.

DÍEZ BALLESTEROS J.A. “La asunción del riesgo por la víctima en la responsabilidad civil extracontractual (Un estudio jurisprudencial)”, *Actualidad Civil*, Editorial La Ley, Sección Doctrina, 2000, Ref. LVI, pág. 1343, tomo 4.

DÍEZ PICAZO L., *Derecho de daño*. Edit. Cívitas, Madrid, 1999.

DÍEZ PICAZO L., *Estudios sobre la jurisprudencia civil*, vol. 1º, 2ª edición, Madrid, 1973.

DOMÍNGUEZ MARTÍNEZ P., “¿Qué debe considerarse un “hecho de la circulación” para que la víctima esté protegida por el seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor? Caso Damijan Vnuk contra Zavarovalnica STJUE caso Vnuk (Sala tercera) Triglav 4 Septiembre 2014 (TJCE 2014, 297)”, *Centro de Estudios de Consumo*, <http://www.uclm.es/centro/cesco/pdf/trabajos/33/52.pdf>. 2014.

ELGUERO MERINO J.M., “Artículo 76”, en BADILLO ARIAS, J.A., (Coord.), *Ley de Contrato de Seguro. Jurisprudencia comentada*, 2ª edición, Aranzadi, Cizur Menor, 2011.

ESPINIELLA MENÉNDEZ A., “Ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera”, *Revista Española de Seguros*, nº 140, Noviembre 2009.

ESPINIELLA MENÉNDEZ A., *Las reclamaciones derivadas de accidentes de circulación por carretera transfronterizos*, Madrid, Cuadernos de la Fundación Mapfre, nº 185, 2012.

FERNÁNDEZ ENTRALGO J., “El hecho de la circulación y la definición de vehículo a motor (Reglamento del SOA)”, *XXV Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 26-27 de marzo del 2009.

FERNÁNDEZ MARTÍN M.J., “Competencia judicial en el país del perjudicado para reclamar los daños sufridos en accidente de circulación”, *Revista Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialistas en Responsabilidad Civil y Seguro, año 2007, nº 24.

FERNÁNDEZ MARTÍN M.J., “Las oficinas nacionales de seguro (*Bureaux*). Los Convenios *interbureaux*”, Cap. IX, 1ª parte, en REGLERO CAMPOS, L.F (Director)/BADILLO ARIAS, J.A. (Coord.), *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*, Cizur Menor (Navarra), Aranzadi, 3ª edición, 2013.

FRESNEDA CARLOS, “La vida a pedales”, edición digital de “*El Mundo*” 11/4/2015 (<http://www.elmundo.es/espana/2015/04/11/5527f372268e3e0f3d8b457b.html>).

GARCÍA GARNICA M.C./ROJO ALVAREZ MANZANEDA R., “De la responsabilidad civil y su aseguramiento”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ L./CAMACHO DE LOS RÍOS J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*, Atelier, Barcelona, 2001.

GARRIGA GEORGINA, “La práctica judicial española en la aplicación de los foros de competencia judicial internacional para el ejercicio de la acción directa en el ramo del

seguro obligatorio de automóviles”, Cap. I, en CARMEN PARRA, (Dir.), *Nuevos Reglamentos comunitarios y su impacto en el Derecho catalán*, M. Bosch Editor, 2012.

GARRIGUES DÍAZ-CAÑABETE J., *Contrato de Seguro Terrestre*, Madrid, ed/a, 2ª edición, 1983.

GAYO LAFUENTE J.L./ESTELLA LÓPEZ A., *El Consorcio de Compensación de Seguros y la Responsabilidad Civil de la Circulación*, Edit. Comares, Granada 1997.

GÓMEZ LIGÜERRE C., “Familiares, conductor y seguro obligatorio de automóviles”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, nº 7, año 45, julio-agosto 2009.

GONZALEZ BARRIOS I., “Seguro de Daños. El seguro de automóviles”, en YZQUIERDO TOSADA M. (Director), *Contratos aleatorios, Tomo VIII*, Editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2014.

GONZÁLEZ-HABA Y GUIADO J.M., *Seguro voluntario necesario y no necesario del automóvil*. Edit. Dykinson, Madrid, 1995.

GONZÁLEZ LOPEZ A., “El puzle incompleto del hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 6, año 41, junio 2005.

GUIJARRO CONTRERAS G., “En torno a una necesaria reforma de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos a motor, y de sus disposiciones reglamentarias”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año 3, julio-agosto de 1966.

GUIJARRO HERNANDO J.J., *La responsabilidad civil en el ámbito del seguro obligatorio del automóvil: el Consorcio de Compensación de Seguros y Ofesauto*. La Ley, Las Rozas (Madrid), 2010.

HEBRERO ALVÁREZ J.I., *El aseguramiento de la responsabilidad civil por daños al medio ambiente*. Edit. Dykinson, Madrid, 2002.

HEBRERO ALVÁREZ J.I., “Comentarios a los aspectos civiles y aseguradores de la sentencia de la Audiencia Provincial de Valencia de mayo de 2007 (caso del anestesista Maeso)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007.

HEREDERO JL. *La responsabilidad sin culpa*. Ediciones Nauta, S.A., Barcelona, 1964.

HURTADO ADRIÁN A.L., “Dificultades para la aplicación de la cuantificación legal de daños a las personas de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (Ley 30/995, de 8 de noviembre)”, *Revista Jueces para la democracia*”, nº 27, noviembre de 1996.

ILLESCAS RUS A., “Comentario del artículo 10”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RÍOS, J. (directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Edit. Atelier, Barcelona, 2001.

ILLESCAS RUS A., “Oferta y respuesta motivadas en el Derecho español del tránsito motorizado”, *Sepin*, SP/DOCT/4166.

ILLESCAS ORTIZ R. “Seguro de responsabilidad civil. Absolución del asegurado y condena de la aseguradora”, *Cuadernos Cívitas de jurisprudencia civil*, nº 20, abril-agosto 1989.

JIMÉNEZ SEGADO C./ PUCHOL AIGUABELLA, M., “Novedades de la acción ejecutiva de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (sobre la reforma efectuada por la Ley 21/2007, de 11 de julio)”, *Diario La Ley*, AÑO XXVIII. Número 6845, 20 de diciembre de 2007.

JORNADA sobre el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008, en la que participaron LEDESMA MUÑIZ, R. (Subdirector general de normativa y recursos de la DGT y ÁLVAREZ CAMIÑA, S. (Subdirector general de política legislativa de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones)

JOURDAIN P., *Les principes de ta responsabilité civile*, Dalloz, Paris, 1992.

JOUVENCEL M.R.: “Biomecánica del accidente de tráfico”. Edit. Díaz de Santos S.A. Madrid. 2000.

LACRUZ BERDEJO J.L., *Elementos de Derecho Civil*, t. II. Derecho de Obligaciones. Vol. 1º, parte General. Teoría General del Contrato. Madrid. 1999.

LEDESMA MUÑIZ R. (Subdirector general de normativa y recursos de la DGT, “Concepto de vehículo a motor y hecho de la circulación. El control de la obligación de aseguramiento. Depósito o precinto, público o domiciliario del vehículo. Presentación del proyecto INTEVE (informes telemáticos de vehículos)”, *Jornada sobre el nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil en la Circulación de Vehículos a Motor*, Madrid, UNESPA, 8 de octubre de 2008.

LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J. “Prestaciones de la Seguridad Social e indemnizaciones por responsabilidad civil. ¿Proyección sobre los accidentes de circulación?”, *XXVI edición del Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid 26 y 27 de abril de 2010.

LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J., “La objetividad de la cobertura del Seguro Obligatorio de Viajeros”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, nº 11, año 46, diciembre de 2010.

LÓPEZ GARCÍA DE LA SERRANA J., “Compatibilidad de indemnizaciones del seguro obligatorio de la LRCSCVM (SOA) y del Seguro Obligatorio de Viajeros

(SOV)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguros*, nº 11, año 47, diciembre de 2011.

LÓPEZ GARCIA DE LA SERRANA J. “Acción de repetición para el supuesto de menores de cierta edad no declarados en La póliza. Improcedencia”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 1, año 51, enero de 2015.

LÓPEZ RODRÍGUEZ B., “El ámbito material de aplicación de LRCSCVM. Hechos de la circulación ocasionados por vehículos industriales”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, nº 6, año 43, junio 2007.

LUNA YERGA A./RAMOS GÓNZALEZ S., “Accidentes de circulación más baratos para el causante y más caros para la víctima. Modificación de los baremos por la Ley 34/2003”, *Indret*, nº 1, 2004.

MAGRO SERVET V., “Alcance de la de la responsabilidad del peatón atropellado en la siniestralidad vial ¿es posible que el conductor le reclame por daños y lesiones?”, *Diario La Ley*, Nº 6907, Sección Doctrina, 19 Mar. 2008, Año XXIX, Ref. D-85.

MAGRO SERVET V., “¿Es preciso cuantificar la reclamación del perjudicado en los accidentes de circulación?”, *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 129, Sección Doctrina, Septiembre 2009, Ref. 3953.

MAGRO SERVET V., “La exigente colaboración del lesionado y el conductor asegurado en los accidentes de circulación para la más correcta determinación de la suma indemnizable”, *Tráfico y Seguridad Vial*, Nº 160, Sección Doctrina, Abril 2012.

MARÍN LÓPEZ J.J.,” La facultad de repetición de la aseguradora, por causas establecidas en el contrato, en el seguro de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos a motor (Sobre la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Primera, de 20 de noviembre de 2014)”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, año 51, nº 3, marzo de 2015, pág. 27.



MARTIN CASALS M., RIBOT IGUALADA J., *La responsabilidad objetiva: Supuestos especiales versus cláusula general*, en CÁMARA LAPUENTE S., *Derecho Privado Europeo*, Colex, Madrid 2003.

MARTIN CASALS M., “Una primera aproximación a los Principios de Derecho europeo de la responsabilidad civil”, *Indret*, 2/2005, Barcelona, mayor 2005.

MARTIN CASALS M. “Por una puesta al día del sistema de valoración del daño corporal (“baremo”)”, *Indret*, 4/2012.

MARTIN CASALS M., “Conceptos perjudiciales (heads of damage) en la indemnización por muerte y por lesiones personales en Europa” *Indret*, 2/2013.

MARTÍN CASALS, M., “Líneas generales de los trabajos del sistema de valoración del daño corporal”, *XXIX Congreso de Derecho de la Circulación*, Madrid, INESE, 25 Y 26 de abril de 2013.

MARTÍNEZ TELLO G., “El incendio del vehículo en situación de parada o estacionamiento: responsabilidad civil, su consideración como hecho de la circulación y su aseguramiento”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 11, año 47, diciembre de 2011, págs. 6 y ss.

MARTÍNEZ VELENCOSO L.M., “La responsabilidad civil del propietario del vehículo a motor”, *Revista de Derecho Patrimonial*, nº 3, 1999.2, págs. 279-288.

MAZA MARTÍN J.M., “jurisprudencia del dolo en siniestros de responsabilidad civil”, *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre de 2009.

MEDINA ALCOZ L., “El problema de la culpa en el Derecho de daños”, en LETELIER WARTENBERG R. (Coord.), *La falta de servicio*, Thomson Reuter, Chile 2012.

MEDINA ALCOZ M., *La culpa de la víctima en la producción del daño extracontractual*. Edit. Dykinson, Madrid, 2003.

MEDINA ALCOZ M./MEDINA CRESPO M., “La compensatio lucri cum damno en la responsabilidad civil extracontractual: la denominada teoría del descuento”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 3, año 41, marzo de 2005.

MEDINA ALCOZ M., “Los criterios de imputación en la responsabilidad civil automovilística”, *XXV Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, 26 y 27 de Marzo de 2009.

MEDINA ALCOZ M, MEDINA ALCOZ L, MEDINA CRESPO M., “El riesgo específico como título atributivo de la responsabilidad civil extracontractual”, en PITA PIÑÓN, C., LÓPEZ Y GARCÍA DE LA SERRANA. (Coords.), *Sobre la reparación del daño* (Ponencias del X Congreso Nacional de la Asociación de abogados especialistas en responsabilidad civil y seguro). Edit. Sepín, Las Rozas (Madrid), 2010.

MEDINA CRESPO M., *El seguro obligatorio de automóviles. Cuestiones básicas, principios y límites. Compensación de culpas*, Madrid, ed./a., 1994.

MEDINA CRESPO M., *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*. Edit. Comares, Granada, 1996.

MEDINA CRESPO M., “Los criterios de imputación de la responsabilidad civil automovilística: comentarios a los cinco párrafos del artículo 1.1 de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor”, *Noticias de la Unión Europea*, nº 139-140, agosto-septiembre 1996.

MEDINA CRESPO M., “De la pluralidad de daños y causantes”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RIOS, J. (Directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Edit. Atelier, Barcelona, 2001.

MEDINA CRESPO M., “El tratamiento resarcitorio de las lesiones permanentes a la luz de la nueva tabla VI del sistema valorativo”, *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, nº 2, año 40, febrero de 2004.

MEDINA CRESPO M., “Comentario a la STS (Sala 4ª) de 17 de Julio de 2007”, *Revista de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro* Nº 23, Octubre 2007.

MEDINA CRESPO M., “Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo”, *Revista Española de Seguros*, número 131, 2007/3.

MEDINA CRESPO M., “Bases concretas para una reforma conservadora del sistema legal valorativo”, *XIV Congreso de Derecho de la Circulación*, Inese, Madrid, 27 y 28 de Marzo de 2008.

MEDINA CRESPO M., “Seguro obligatorio de automóviles: elevación de coberturas, congelación del valor de los daños amparados”, *Actuarios*, Instituto de Actuarios Españoles, número 27, junio de 2008, págs. 52-53.

MEDINA CRESPO M., “Atribución de la responsabilidad civil: Un poco de historia para enmarcar la jurisprudencia de hoy”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 3, año 46, marzo de 2010.

MEDINA CRESPO M., *Los daños recíprocos sin culpas probadas en la responsabilidad civil automovilística*, Edit. Bosch, Barcelona, 2010.

MEDINA CRESPO M., “Responsabilidad civil automovilística por daños corporales: la fuerza mayor liberadora como manifestación concreta de la atenuación de la objetividad atributiva”, *Jornada Quincuagésimo Aniversario de la Ley del Automóvil*, Inese/Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguro, Madrid, noviembre 2012.

MEDINA CRESPO M., *Reclamación por lesiones en el Seguro Obligatorio de Viajeros*, editorial Bosch, Barcelona, Junio de 2012

MESONERO GIMENO L.A., “La difícil convivencia actual de los seguros obligatorio y voluntario de responsabilidad civil del automóvil, en supuestos de conducción dolosa, con alcohol, drogas u otros. A propósito de algunas sentencias del Tribunal Supremo”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*”, nº 5, año 48, mayo de 2012.

MONTERROSO CASADO, E., *Responsabilidad por Accidentes de Circulación. La concurrencia de Causas*. Edit. Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2009.

MORATINOS MEISSNER L.C., “Breve análisis de la reclamación de daños sufridos en accidentes de circulación en España por alemanes ante los juzgados de su país”, *Revista de Responsabilidad Civil y Seguro*, Asociación Española de Abogados especialista en Responsabilidad Civil y Seguro, nº 43.

MORENO CANO A., Seguro de la responsabilidad civil de la circulación, *Cuadernos de Derecho Judicial*, nº XXV, 1994.

MORILLAS JARILLO M.J., *El seguro del automóvil: el aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil automovilística*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1992.

OLIVENCIA RUIZ, M., “El Seguro de automóviles en la Comunidad Económica Europea”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 6, noviembre-diciembre de 1985.

OLIVENCIA RUIZ M., “Problemática que plantea la introducción del seguro obligatorio de automóviles en España”, *Revista de Derecho de la Circulación*, mayo-junio, 1965.

ORTIZ CRESPO J. “Sistema del seguro de responsabilidad civil internacional de vehículos a motor”, *XXIX Congreso de derecho de la circulación*, Madrid, INESE, 25 y 26 de abril, de 2013.

PANTALEÓN PRIETO F., “Notas sobre la nueva Ley de Contrato de Seguro”, en AAVV (VERDERA Y TUELLS E. (Director), *Comentarios a la LCS*, editores: Colegio Universitario de Estudios Financieros, CUNEF, Madrid, 1982.

PANTALEÓN PRIETO F., “Artículo 1902 del Código Civil”, en AAVV, *Comentarios del Código Civil*, BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO R, DíEZ-PICAZO PONCE DE LEÓN L, PAZ-AREZ RODRÍGUEZ J, SAVADOR CODERCH P (Directores), Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, Madrid, 1991.

PEÑA LÓPEZ F., “El alcance del principio de los riesgos generales de la vida como criterio de exclusión de responsabilidad civil”, en HERRADOR GUARDIA M. (Coord.), *Derecho de daños*. Edit. Sepín, Las Rozas, Madrid, 2011.

PEÑA LÓPEZ, F., *La culpabilidad en la responsabilidad civil extracontractual*. Edit. Comares, Granada, 2002.

PEIRANO FACIO J., *Responsabilidad extracontractual*, Bogotá, Temis, S.A., 2004.

PINTO ANDRADE C., *Responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación: resolución de conflictos*, editorial Bosch, L'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, 2015.

PORRES ORTIZ DE URBINA, E., “Consignación y oferta motivada: convivencia entre ambas figuras”, *XXIX Jornadas de Jueces y Magistrados*, organizadas por Pelayo, 7 de mayo de 2013.

PERÁN ORTEGA J., *La responsabilidad civil y su seguro*. Edit. Tecnos, Madrid, 1998.

REGLERO CAMPOS L.F., *Tratado de Responsabilidad Civil*. Edit. Aranzadi, 4ª edición, vol. I, Cizur Menor (Navarra), 2008.

REGLERO CAMPOS L.F., *Accidentes de Circulación: Responsabilidad Civil y Seguro*. Edit. Aranzadi, 2ª edición, Cizur Menor (Navarra), 2007.

REGLERO CAMPOS L.F., “Los daños dolosos y el hecho (o accidente) de la circulación” (Notas a la Sentencia de la Sala 2ª del Tribunal Supremo de 8 de mayo de 2007), *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, Nº 7, julio-agosto 2007.

REGLERO CAMPOS F., “La Ley 21/2007, de 11 de julio, de reforma de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor: transposición de la Quinta Directiva CE”, *Indret*, 4/2007.

REYES MOTERREAL J.M., *Comentarios a la Ley de Uso y Circulación de Vehículos a Motor*. Edit. Nauta, Barcelona, 1965.

ROCA TRIAS E., “La responsabilidad del propietario de vehículos: función social de la propiedad y responsabilidad por riesgo. (Comentario a la STC 154/1994, de 23 de mayo)”, *RJC*, nº 1, 1995.

ROCA TRÍAS E., “El riesgo como criterio de imputación subjetiva del daño en la jurisprudencia del Tribunal Supremo español”, *Indret*, 4/2009.

ROCHA VILLAR DEL SAZ, N., “El juez togado civil. Hechos de la circulación en tiempos de paz”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 11, año 43, diciembre 2007.

ROGEL VIDE C., *la responsabilidad civil extracontractual en el derecho español*. Cívitas, Madrid, 1976.

ROMERO COLAMA A.M., “Accidentes de tráfico: los supuestos de culpa exclusiva de la víctima, caso fortuito y fuerza mayor”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 9, año 34, octubre de 1998.

SAINZ-CANTERO CAPARRÓS M.B., PÉREZ FERRER F., *Imputación, valoración y reclamación de los daños derivados de la circulación de vehículos a motor*. Edit. Comares, Granada, 2006.

SALAS CARCELLER A., “La responsabilidad concurrente de la propia víctima en los daños personales causados por accidente de circulación”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, número 5/2009, editorial Aranzadi, SA, Pamplona. 2009.

SÁNCHEZ CALERO F., “La colisión de vehículos con daños recíprocos en el artículo 39 de la Ley de 1962”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 2, año 1, febrero de 1964.

SÁNCHEZ CALERO F., “La evolución del seguro de automóviles”, *Revista Española de Seguros*, nº 49, enero-marzo 1987.

SÁNCHEZ CALERO F., *Comentarios a la Ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones*. Edit. Aranzadi, 4ª edición, Cizur Menor (Navarra), Octubre 2010.

SÁNCHEZ CALERO F. “Sobre los seguros obligatorios de responsabilidad civil”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 1, año 20, Enero-febrero 1983.

SANTOS BRIZ J./ALONSO PRIETO L, “Tendencias jurisprudenciales sobre el seguro de responsabilidad civil automovilística”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 6, año 9, junio de 1973.

SANTOS BRIZ J. “Los daños recíprocos por colisión de vehículos”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 4, año 4, abril de 1967.

SANTOS BRIZ J., *La responsabilidad civil. Derecho sustantivo y procesal*. Edit. Montecorvo, S.A., 6ª edición, Madrid, 1991.

SOLERA CALLEJA I., “Compensación de culpas entre el conductor del vehículo de motor y una víctima ajena a la circulación. Sentencia del TS de 12/12/2008”. *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro*, nº 4, año 45, abril de 2009.

SOLERA CALLEJA I., “Seguro voluntario de la circulación de vehículo a motor. Hecho de la circulación”, *Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro*, nº 9, año 45, octubre 2009.

SOTO NIETO F., *Responsabilidad civil derivada del accidente automovilístico*, La Ley, Madrid, 1989.

SOTO NIETO F., “El seguro de responsabilidad civil general y el dolo. Solución a un tema conflictivo”, *Revista Española de Seguros*, núm. 92, octubre-diciembre 1997.

SOTO NIETO F., “La acción directa del perjudicado contra el asegurador voluntario conforme a la Ley de 1980”, *Revista de Derecho de la Circulación*, nº 5, septiembre-octubre de 1981.

SOTO NIETO F., “Daños originados por actuación dolosa del asegurado. Doctrina prevalente sobre el dictado de responsabilidad asignable a la compañía aseguradora”. *Diario La Ley*, edit. La Ley, Nº 7872, Sección Doctrina, 4 Jun. 2012, Año XXXIII.

SOTO NIETO F., “*La responsabilidad en el accidente automovilístico*”, Madrid, *Revista de Derecho Judicial*, 1972.

TASENDE CALVO, J. “La responsabilidad civil de los probadores de vehículos. Conflicto entre el propietario del taller, su aseguradora de RC y el seguro obligatorio del automóvil. ¿A quién corresponde el pago?”, *XXXI Congreso de Derecho de la Circulación*, organizado por INESE, los días 16 y 17 de abril de 2015.

URÍA GONZÁLEZ R., “Problemas fundamentales del seguro automovilístico de responsabilidad civil” en *Coloquios sobre la responsabilidad civil del automóvil*, *Documentación jurídica*, 1963.

VÁZQUEZ DE PAUDA M., “Adaptación a la Ley de Uso y Circulación a la Normativa Comunitaria”, *Jornadas comunitarias del Seguro del Automóvil*, Madrid, 1986.



VEIGA COPO A., *Tratado del Contrato de Seguro*, editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra) 2009.

VEIGA COPO A., *Tratado del contrato de seguro*, Tomo II, editorial Aranzadi, 3ª edic., Cizur Menor (Navarra), 2014.

VEIGA COPO A., *La acción de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad civil*, edit. Thomson Reuters Cívitas, Cizur Menor (Navarra), 2013.

VICENTE DOMINGO E. *Los daños corporales. Tipología y valoración*, Bosch, Barcelona, 1994.

VICENTE DOMINGO E., "El daño", en REGLERO CAMPOS, L.F. (Coord.), *Tratado de Responsabilidad Civil*, 4º ed., vol. I, Aranzadi, Navarra, 2008.

VILLALBA CARRASQUILLA F.J., "La reforma del Reglamento General de Circulación", *XXXI Congreso de Derecho de la Circulación*, organizado por INESE, 16 y 17 de abril de 2015, en Madrid.

VILLAMARÍN LÓPEZ Mª L., *Ejecución forzosa y circulación de vehículos a motor: el régimen procesal del denominado Auto de Cuantía Máxima*, Editorial Aranzadi, S.A., Pamplona, 2008.

XIOL QUINGLES J.A., "La oferta motivada de indemnización de las aseguradoras en la Ley 21/2007 de 11 de julio, de reforma sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor" *Revista Española de Seguros*, nº 137, 2009, págs. 59-82.

YZQUIERDO TOLSADA M., *Aspectos civiles del nuevo Código Penal*, Dykinson, Madrid, 1997.

YZQUIERDO TOLSADA M., “La Responsabilidad del propietario no conductor en el nuevo Código Penal”, *Revista de responsabilidad civil, circulación y seguro.*, nº 6, Junio 1997; págs. 333-348.

YZQUIERDO TOLSADA M., “*Sistema de responsabilidad civil contractual y extracontractual*”. Dykinson. Madrid, 2001.

YZQUIERDO TOLSADA M., “Comentario del artículo 1.3º”, en DE ANGULO RODRÍGUEZ, L./CAMACHO DE LOS RIOS, J. (Directores), *Comentarios al Reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor*. Atelier, Barcelona, 2001.

YZQUIERDO TOLSADA M., “Evolución de la responsabilidad civil y el seguro de responsabilidad civil en los últimos 10 años”, *X Congreso de Responsabilidad Civil y Seguro*, Madrid, INESE, octubre, 2008.

YZQUIERDO TOLSADA M., *El seguro de responsabilidad civil ante los daños causados intencionadamente (con una particular atención al seguro de los administradores societarios, ante el concurso de acreedores culpable)*, Editorial Aranzadi, Cizur Menor (Navarra), 2013.

## **JURISPRUDENCIA RELEVANTE**

### **Jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea**

Año 2015

STJUE (Sala 4ª), de 26 de marzo de 2015 (Asunto C-556/13)

Año 2014

STJUE (Sala 3ª), de 4 de septiembre de 2014 (TJCE 2014\297))

Año 2013

STJUE (Sala 3ª), de 10 de octubre de 2013 (TJCE 2013\344)

### **Jurisprudencia del Tribunal Constitucional**

Año 2005

STC de 9 de mayo de 2005 (RTC 2005\104)

Año 2003

STC, de 13 de febrero de 2003 (RTC 2003\31)

Año 2000

STC (Pleno), de 29 de octubre de 2000 (RTC 2000\181)

### **Jurisprudencia del Tribunal Supremo**

Año 2015

STS (Sala 1ª), de 17 de abril de 2015 (JUR 2015\111441)

#### Año 2014

STS (Sala 4ª), de 23 de junio de 2014 (RJ 2014\4761)

STS (Sala 2ª) de 25 de julio de 2014 (RJ 2014\4165)

STS (Sala 1ª), de 4 de noviembre de 2014 (RJ 2014\6157).

STS (Sala 1ª), de 20 de noviembre de 2014 (RJ 2014\5970)

#### Año 2013

STS (Sala 1ª), de 21 de enero de 2013 (RJ\2013\1824)

STS (Sala 1ª), de 11 de febrero de 2013 (RJ 2013\2006)

STS (Sala 2ª), de 20 de marzo de 2013 (RJ 2013\8070)

STS (Sala 1ª), de 15 de julio de 2013 (RJ 2013\5001)

#### Año 2012

STS (Sala 3ª), de 7 de febrero de 2012 (RJ 2012\3342)

STS (Sala 1ª), de 8 de febrero de 2012 (RJ 2012\4983)

STS (Sala 1ª) de 9 de marzo de 2012 (JUR\2012\149926)

STS (Sala 1ª –Pleno-), de 10 de septiembre de 2012 (RJ 2012/11046)

STS (Sala 2ª), de 2 de noviembre de 2012 (RJ 2012\1388)

#### Año 2011

STS (Sala 2ª), de 16 de abril de 2011 (JUR 2011\184184)

STS (Sala 1ª), de 19 de mayo de 2011 (RJ 2011\4517)

STS (Sala 1ª), de 19 de septiembre de 2011 (RJ 2011\6424)

STS (Sala 1ª), de 13 de octubre de 2011 (RJ 2011\7396)

STS (Sala 1ª), de 17 de octubre de 2011 (RJ2012/419)

STS (Sala 2ª), de 8 de noviembre de 2011 (RJ 2012\1515)

#### Año 2010

STS (Sala 1ª), de 29 de enero de 2010 (RJ 2010\163)  
STS (Sala 1ª), de 22 de febrero de 2010 (RJ 2010\1290)  
STS (Sala 1ª), 25 de marzo de 2010 (RJ 2010\1987)  
STS (Sala 1ª), de 6 de mayo de 2010 (RJ 2010\4840)  
STS (Sala 1ª) de 8 de octubre de 2010 (RJ 2010\7444)

#### Año 2009

STS (Sala 1ª), de 12 de febrero de 2009 (RJ 2009\1290)  
STS (Sala 2ª), de 27 de febrero de 2009 (RJ 2009\3290)  
STS (Sala 1ª), de 25 de marzo de 2009 (RJ 2009\1744)  
STS (Sala 1ª), de 29 de junio de 2009 (RJ 2009\4763)  
STS (Sala 1ª), de 29 de junio de 2009 (RJ 2009\6456)  
STS (Sala 2ª), de 7 de octubre de 2009 (JUR 2009\443921)  
STS (Sala 2ª), de 3 de noviembre de 2009 (JUR 2009\482339)  
STS (Sala 3ª), de 1 de diciembre de 2009 (RJ 2009\8129)

#### Año 2008

STS (Sala 1ª), de 3 de enero de 2008 (RJ 2008\201)  
STS (Sala 1ª), de 21 de abril de 2008 (RJ 2008\1711)  
STS (Sala 1ª), de 5 de mayo de 2008, (RJ 2008\2824)  
STS (Sala 1ª), de 24 de julio de 2008 (RJ 2008\4630)  
STS (Sala 1ª) de 3 de noviembre de 2008 (RJ 2008\5887)  
STS (Sala 1ª), de 7 de noviembre de 2008 (RJ 2009\137)  
STS (Sala 1ª), de 2 de diciembre de 2008 (RJ 2009\417)  
STS (Sala 1ª), de 12 de diciembre de 2008 (RJ 2009\527)  
STS (Sala 1ª), de 16 diciembre de 2008 (RJ RJ\2009\1353)

#### Año 2007

Acuerdo n° 1/2007 de la Sala General de la Sala 2ª del TS, de 24 de abril de 2007 (JUR 2007\130518)

STS (Sala 2ª), de 8 de mayo de 2007 (RJ 2007\2873)

STS (Sala 2ª), de 10 de mayo de 2007 (RJ 2007\4732)

STS (Sala 4ª), de 17 de julio de 2007 (RJ 2007\8303)

STS (Sala 1ª), de 29 de noviembre de 2007 (RJ 2007\8433)

#### Año 2006

STS (Sala 1ª), de 9 de junio de 2006 (RJ 2006\8202)

STS (Sala 2ª) de 29 de junio de 2006 (RJ 2007\18)

STS (Sala 1ª), de 7 julio de 2006 (RJ 2006\6523)

#### Año 2005

STS (Sala 1ª), de 3 de febrero de 2005 (RJ 2005\1836)

STS (Sala 1ª), de 20 de julio de 2005 (RJ 2005\5099)

STS (Sala 1ª), de 21 de noviembre de 2005 (RJ 2006\40)

#### Año 2004

STS (Sala 1ª), de 18 de marzo de 2004 (RJ 2004\1903)

STS (Sala 1ª), de 31 de marzo de 2004 (RJ 2004\2071)

STS (Sala 2ª), de 23 de junio de 2004 (RJ 2004\5446)

STS (Sala 2ª), de 20 de julio de 2004 (RJ 2004\5465)

#### Año 2003

STS (Sala 2ª), de 28 de marzo de 2003 (RJ 2003\2692)

#### Año 2002

STS (Sala 2ª), de 11 de marzo de 2002 (RJ 2002/6891)

STS (Sala 2ª), de 8 de abril de 2002 (RJ 2002/5093)

STS (Sala 1ª), de 4 de julio de 2002 (RJ 2002\5900)

#### Año 2001

STS (Sala 2ª), de 7 de febrero de 2001 (RJ 2001/358)

STS (Sala 1ª), de 8 de junio de 2001 (RJ 2001\5537)

#### Año 2000

STS (Sala 1ª), de 30 de junio de 2000 (RJ 2000\5918)

STS (Sala 1ª), de 3 de octubre de 2000 (RJ 2000/873)

STS (Sala 1ª), de 10 de octubre de 2000 (RJ 2000\9192)

STS (Sala 2ª), de 17 de octubre de 2000 (RJ 2000/9152)

#### Año 1999

STS (Sala 1ª), de 8 de junio de 1999 (RJ 1999/4102)

#### Año 1998

STS (Sala 2ª), de 16 de enero de 1998 (RJ 1998\15)

STS (Sala 1ª), de 10 de febrero de 1998 (RJ 1998/752)

STS (Sala 1ª), de 14 de diciembre de 1998 (RJ 1998\9432)

#### Año 1997

STS (Sala 1ª), de 26 de marzo de 1997 (RJ 1997\1864)

STS (Sala 2ª), de 29 de mayo de 1997 (RJ 1997/3637)

STS (Sala 1ª), de 7 de noviembre de 1997 (RJ 1997/7936)

#### Año 1996

STS (Sala 1ª), de 1 de abril de 1996 (RJ 1996\2983)

#### Año 1995

STS (Sala 1ª), de 29 de mayo de 1995 (RJ 1995\4136)

STS (Sala 2ª), de 10 de julio de 1995 (RJ 1995/5438)

#### Año 1994

STS (Sala 1ª), de 1 de octubre de 1994 (RJ 1994/7440)

STS (Sala 2ª), de 12 de noviembre de 1994 (RJ 1994/8917)

STS (Sala 2ª) de 21 de noviembre de 1994 (RJ 1994/9213)

#### Año 1992

STS (Sala 1ª), de 8 de febrero de 1992 (RJ 1992\1198)

STS (Sala 1ª), de 17 marzo de 1992 (RJ 1992\2196)

#### Año 1991

STS (Sala 2ª), de 14 de marzo de 1991 (RJ 1991/2139)

#### Año 1990

STS (Sala 1ª), de 5 de julio de 1990 (RJ 1990/5776)

STS (Sala 2ª), de 11 de junio de 1990 (RJ 1992\6526)

#### Año 1989

STS (Sala 1ª), de 22 de mayo de 1989, (RJ 1989/4238)

STS (Sala 1ª), de 5 de julio de 1989 (RJ 1989\5297)

STS (Sala 1ª), de 21 de julio de 1989 (RJ 1989\5772)

STS (Sala 1ª), de 17 de noviembre de 1989 (RJ 1989\7889)



STS (Sala 2ª), de 27 de noviembre de 1989 (RJ 1989/9326)

STS (Sala 1ª), de 22 de diciembre de 1989 (RJ 1989\8864).

Año 1986

STS (Sala 1ª), de 18 de noviembre de 1986 ((RJ 1986\6440)

Año 1985

STS (Sala 1ª), de 28 de enero de 1985 (RJ 1985\202)

STS (Sala 1ª), de 1 de octubre de 1985 (RJ 1985\4566)

Año 1984

STS (Sala 1ª), de 11 de junio de 1984 (RJ 1984\3229)

STS (Sala 2ª), de 29 de octubre de 1984 (1984\5108)

Año 1983

STS (Sala 1ª), de 27 de enero de 1983 (RJ 1983\392)

STS (Sala 1ª), de 9 de diciembre de 1983 (RJ1983\6924)

Año 1982

STS (Sala 1ª), de 1 de marzo de 1982 (RJ 1982/1277)

Año 1980

STS (Sala 1ª), de 23 de octubre de 1980 (RJ 1980\3911)

### **Jurisprudencia menor (AAPP)**

Año 2015

SAP de Murcia, de 27 de enero de 2015 (JUR 2015\76765)

SAP de Segovia, de 3 de febrero de 2015 (JUR 2015\78887)

#### Año 2014

SAP de Las Palmas de 24 de enero de 2014 (JUR 2014\78534)

SAP de Valencia, de 24 de febrero de 2014 (AC 2014\578)

SAP de Murcia, de 10 de junio de 2014 (JUR 2014\183627)

SAP de Madrid, de 11 de junio de 2014 (JUR 2014\225835)

SAP de Álava, de 21 de julio de 2014 (JUR 2014\257201)

SAP de Islas Baleares, de 29 de julio de 2014 (JUR 2014\253771)

SAP de Madrid, de 26 de noviembre de 2014 (JUR 2015\17590)

SAP de Barcelona, de 11 de diciembre de 2014 (JUR 2015\63192)

#### Año 2013

SAP de Valencia, de 5 de marzo de 2013 (JUR 2013\255741)

Sentencia nº 116/2013 de la Sección 3ª de la AP de Castellón, de 15 de marzo de 2013

SAP de Murcia, de 27 de marzo de 2013 (JUR 2013\176455)

SAP de Murcia, de 6 de mayo de 2013 (JUR 2013\203782)

SAP de Las Palmas, de 16 de julio de 2013 (UR 2013\319245)

SAP de Madrid, de 31 de julio de 2013 (JUR 2013\273787)

SAP de Asturias, de 18 de diciembre de 2013 (ARP 2014\156)

#### Año 2012

SAP de Málaga, de 18 de enero de 2012 (JUR 2012\158311)

SAP de Jaén, de 14 de marzo de 2012 (JUR 2012\244836)

SAP de Murcia, de 15 de marzo de 2012 (JUR 2012\140737)

SAP de Madrid, de 20 de marzo de 2012 (JUR 2012\141465)

SAP de Asturias (Sección 7ª), de 18 de mayo de 2012

SAP de Murcia (Sección 4ª), de 24 de mayo de 2012 (JUR 2012\232467)

SAP de León (Sección 1ª), de 12 de julio de 2012 (AC 2012\1198)

SAP de Orense, de 31 de julio de 2012 (JUR 2012\295931)

#### Año 2011

SAP de Salamanca (Sección 1ª), de 25 de febrero de 2011 (JUR 2011\157582)

AAP de Las Palmas de Gran Canaria, de 12 mayo de 2011 (JUR 2011\10182)

SAP de Alicante, de 12 de mayo de 2011 (JUR 2011\312506)

SAP de Pontevedra, de 18 de mayo de 2011 (JUR 2011\195308)

SAP de Granada, de 30 de junio de 2011 (JUR 2011\355894)

SAP de Madrid, de 18 de julio de 2011 (JUR 2011\317288)

SAP de Madrid (Sección 30ª), de 28 de julio de 2011

SAP de La Coruña, de 14 de septiembre de 2010 (JUR 2011\54519)

SAP de Jaén, de 27 de septiembre de 2011 (JUR 2011\430551)

SAP de Baleares (Sección 2ª), de 18 de octubre de 2011 (JUR 2011\396410)

SAP de Vizcaya, de 1 diciembre de 2011 (JUR\2011\127872)

#### Año 2010

Auto AP de Madrid, nº 25/2010, de 25 de enero de 2010

SAP de Valencia, de 22 febrero de 2010 (JUR 2010\222766)

Sentencia nº 106/2010 de la Audiencia Provincial de Lleida, de 4 de marzo de 2010

SAP de Pontevedra (Sección 5ª), de 23 de agosto de 2010 (ARP 2010\1175)

SAP Madrid (Sección 3ª), de 4 de noviembre de 2010 (JUR 2011\30213)

SAP de Sevilla, de 9 de diciembre de 2010 (JUR 2012\304288)

SAP de La Coruña, de 14 de diciembre de 2010 (JUR 2011\54519)

#### Año 2009

SAP de Cádiz (Sección 2ª), de 7 de enero de 2009 (JUR 2009\159557)

SAP de Granada (Sección 3ª), de 13 de febrero de 2009 (JUR 2009\198051)

SAP de León, de 18 de marzo de 2009 (JUR 2009\234748)

SAP de Valencia, de 10 de junio de 2009 (JUR 2010\188653)

SAP de Vizcaya (Sección 3ª), de 11 de junio de 2009 (JUR 2009\365160)  
SAP de Valladolid, de 25 de junio de 2009 (JUR 2009\308624)  
SAP de Madrid, de 29 de junio de 2009 (AC 2009\1750)  
SAP de Madrid, de 9 de julio de 2009 (JUR 2009\363683)  
SAP de Castellón, de 15 de Julio de 2009 (AC 2009\1502)  
SAP de Madrid, de 23 de septiembre de 2009 (AC 2010\675)  
SAP de Valencia, de 16 de octubre de 2009 (JUR 2010\4681)  
AAP de Madrid, de 18 de diciembre de 2009 (JUR 2010\68382)

#### Año 2008

SAP de Málaga (Sección 4ª), 28 de enero de 2008 (AC 2008\1192)  
SAP de Sevilla (Sección 7ª), de 1 de febrero de 2008  
SAP de las Palmas (Sección 4ª), de 23 de febrero de 2008  
SAP de Navarra (Sección 3ª), de 27 de febrero de 2008  
SAP de Barcelona (Sección 16ª), de 29 de febrero de 2008  
SAP de Barcelona (Sección 16ª), de 5 de marzo de 2008  
SAP de Pontevedra (Sección 5ª), de 14 de marzo de 2008  
SAP de Barcelona (Sección 7ª) de 25 de marzo de 2008  
SAP de Murcia, de 3 de julio de 2008 (JUR 2008\36291)  
SAP de Málaga, de 28 de septiembre de 2008 (JUR 2006\30073)  
SAP de Navarra (Sección 3ª), de 3 de noviembre de 2008 (JUR 2009\296049)  
SAP de Granada (Sección 5ª), de 21 de noviembre de 2008 (JUR 2009\60533)

#### Año 2007

SAP de Pontevedra, de 11 de enero de 2007 (JUR 2007\74384)  
SAP de Barcelona (Sección 5ª), de 4 de abril de 2007 (JUR 2007\271771)  
SAP de Vizcaya (Sección 5), de 13 de abril de 2007 (AC 2007/ 822)  
SAP de La Rioja, de 4 mayo de 2007 (JUR 2007\279919)  
SAP de Sevilla (Sección 11ª), de 27 de mayo de 2007 (JUR 2007\260257)  
SAP de Zaragoza, de 11 de junio de 2007 (JUR 2007\66676)  
SAP de Barcelona (Sección 1ª), de 26 de julio de 2007 (JUR 2007\284054)

SAP de Burgos, de 31 julio de 2007 (AC 2007\108)  
SAP de Madrid, de 3 de septiembre de 2007 (JUR 2007\346628)  
SAP de Zaragoza, de 15 noviembre de 2007 (JUR 2007\123240)  
SAP de Sevilla, de 30 de noviembre de 2007 ((JUR 2008\92505)  
SAP de Zamora (Sección 1ª), de 11 de diciembre de 2007

#### Año 2006

SAP de Barcelona, de 20 de enero de 2006 (JUR 2006\112758)  
SAP de Granada, de 27 de enero de 2006 (JUR 2006\155563)  
SAP de Alicante, de 1 de febrero de 2006 (JUR 2006\128755)  
SAP de Sevilla (Sección 5ª) de 14 de febrero de 2006 (JUR 2006/199778)  
SAP de Girona, de 20 marzo de 2006 (JUR 2006\264086)  
SAP de Cantabria (Sección 2ª), de 10 de abril de 2006  
SAP de Sevilla (Sección 5ª), de 17 de abril de 2006 (JUR 2006/262656)  
SAP de Córdoba, de 28 de abril de 2006 (JUR 2006\230858)  
SAP de Córdoba, de 28 abril de 2006 (JUR 2006\230857)  
SAP de Madrid (Sección 23ª), de 22 de mayo de 2006 (ARP 2006/447)  
SAP de Las Palmas, de 13 de junio de 2006 (JUR 2006\279895)  
SAP de Ourense, de 22 de junio de 2006 (AC 2006\1014)  
SAP de Álava, de 11 de diciembre de 2006 (JUR 2007\94423)

#### Año 2005

SAP de Barcelona, de 24 de enero de 2005 (JUR\2005\54713)  
SAP de Tarragona (Sección 1ª), de 12 de marzo 2003 (JUR 2003/193749)  
SAP de Asturias (sección 5ª), de 27 de mayo de 2005 (JUR 2005/137574)  
SAP de las Palmas (Sección 5ª), de 7 de junio de 2005 (JUR 2005/87011)  
SAP de Huelva, de 17 de junio de 2005 (AC 2005\1681)  
SAP de Álava, de 21 de julio de 2005 (JUR\2006\3258)

#### Año 2004

SAP de Tarragona (Sección 1ª), de 16 de marzo de 2004 (JUR 2004/155691)  
SAP de Madrid, de 26 de marzo de 2004 (JUR 2004/248562)  
SAP de A Coruña (Sección 4ª), de 12 de julio de 2004 (JUR 2005/32724)  
SAP de Navarra, de 27 de septiembre de 2004 (JUR 2004/292396)  
SAP de Barcelona, de 30 de septiembre de 2004 (JUR 2004/306950)  
SAP de Baleares (Sección 4ª), de 2 de noviembre de 2004  
SAP de Madrid (Sección 10ª), de 3 de noviembre de 2004 (JUR 2005/41081)  
SAP de Guadalajara, de 17 de diciembre de 2003 (JUR 2004/51713)

#### Año 2003

SAP de Cádiz (Sección 8ª), de 30 de enero de 2003 (JUR 2003/121815)  
SAP de Zamora, de 24 de abril de 2003 (JUR 2003/150960)  
SAP de Castellón, de 13 de septiembre de 2003 (JUR 2003/263775)  
SAP de Burgos, de 18 de septiembre de 2003 (JUR 2004/240583)  
SAP de Murcia, de 17 de octubre de 2003 (JUR 2003/276571)  
SAP de Málaga, de 20 de octubre de 2003 (AC 2003/2092)  
SAP de Cantabria, de 26 de noviembre de 2003 (AC 2003/1652)

#### Año 2002

SAP de Castellón (Sección 2ª), de 15 de junio de 2002 (JUR 2002/241213)  
SAP de Castellón, de 20 de julio de 2002 (AC 2002/1285)  
SAP de Las Palmas (Sección 1ª), de 22 de julio de 2002 (ARP 2002/669)  
SAP de Granada, de 19 de septiembre de 2002 (JUR 2002/281695)  
SAP de León (Sección 1ª), de 11 de octubre de 2002 (JUR 2002/6214)  
SAP de Murcia, de 16 de noviembre de 2002 (JUR 2001/92678)  
SAP de Cuenca, de 4 de diciembre de 2002 (JUR 2003/101338)  
SAP de Asturias (Sección 5ª), de 12 de diciembre de 2002 (JUR 2003/64573)  
SAP de Ourense, de 16 de diciembre de 2002 (JUR 2003/78227)

#### Año 2001

SAP de Málaga (Sección 6ª), de 10 de enero de 2001 (AC 201/317)  
SAP de Barcelona (Sección 16ª), de 24 enero 2001 (AC 2001\368)  
SAP de Huesca, de 21 de febrero de 2001 (AC 2001\1209)  
SAP de Valencia, de 21 de febrero de 2001 (JUR 2001\126283)  
SAP de Huesca, de 28 de febrero de 2001 (AC 2001/1209)  
SAP de Barcelona (Sección 2ª), de 9 de abril de 2001 (JUR 2001/209892)  
SAP de Huelva, de 10 de mayo de 2001 (AC 2001\1381)  
SAP de Castellón, de 14 mayo 2001 (JUR 2001/265119)  
SAP de Barcelona, de 22 de mayo de 2001 (JUR 2001\245213)  
SAP de Zaragoza (Sección 1ª), de 28 de junio de 2001 (JUR 2001\230102)  
SAP de Córdoba (Sección 1ª), de 2 julio 2001 (AC 2001\1592)  
SAP de Córdoba, de 9 de julio de 2001  
SAP de Barcelona, de 18 de septiembre de 2001 (JUR 2001\17465)

#### Año 2000

SAP de Castellón, de Castellón de 25 de enero de 2000 (AC 2000\43)  
SAP de Barcelona (Sección 16ª), de 16 mayo 2000 (JUR 2000\222813)  
SAP de Barcelona (Sección 17ª), de 26 de junio de 2000 (JUR 2000\284249)  
SAP de Valencia (sección 9ª), de 27 de septiembre de 2000 (JUR 2000/301978)  
SAP de Madrid (Sección 6ª), de 10 de octubre de 2000  
SAP de Navarra, de 14 de diciembre de 2000 (JUR 2001/65659)  
SAP de Sevilla (Sección 1ª), de 30 de diciembre de 2000 (ARP 2000/3109)

#### Año 1999

SAP de A Coruña, de 27 de enero de 1.999 (AC 1999\4036)  
SAP de Granada, de 5 de marzo de 1999 (AC 1999\4659)  
SAP de Jaén, de 12 de mayo de 1.999 (AC 1999\5262)  
SAP de Córdoba, de 30 de mayo de 1999 (AC 1999\1710)  
SAP de Baleares, de 21 de junio de 1999  
SAP de Barcelona, de 16 de julio de 1999 (AC 1999\5761)  
SAP de Madrid (Sección 10ª), de 10 de noviembre de 1999

Año 1998

SAP de Granada, de 21 de enero de 1998 (ARP 1998\349)

SAP de Baleares (Sección 4ª), de 27 de julio de 1998

SAP de Lleida, de 28 de julio de 1998 (AC 1998\1635)

Año 1996

Auto de la AP de Cuenca, de 15 de enero de 1996 (AC 1997/78)

SAP de Gerona, de 9 de febrero de 1996 (AC 1996\428)



## LEGISLACIÓN

### Legislación comunitaria

Primera Directiva, 72/166/CEE del Consejo, de 24 abril 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros, sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DOCE 2 mayo 1972, núm. 103).

Segunda Directiva, 84/5/CEE, de 30 diciembre 1983, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles (DOCE 11 enero 1984, núm. 8).

Tercera Directiva, 90/232/CEE, de 14 mayo 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DOCE 19 mayo 1990, núm. 129).

Cuarta Directiva, 2000/26/CE, de 16 mayo 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles y modifica las Directivas 73/239/CEE, de 24 julio 1973 y 88/357/CEE, de 22 junio 1988 (DOCE 20 julio 2000, núm. 181).

Quinta Directiva, 2005/14/CE, de 11 de mayo, que Modifica Directivas 72/166/CEE, de 24-4-1972, 84/5/CEE de 30-12-1983, 88/357/CEE de 22-6-1988, 90/232/CEE, de 14-5-1990 y 2000/26/CE de 16-5-2000, relativas al seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (DOUE 11 junio 2005, núm. 149).

Directiva Codificada, 2009/103/CE del Parlamento europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como al control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DOUE 7 octubre 2009, núm. 263).

## **Legislación nacional**

Código Civil, aprobado por el Real Decreto de 24 de julio 1889 (Gaceta 25 julio 1889, núm. 206).

Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE número 310, de 27 diciembre 1962).

Decreto-Ley 29/1963, de 30 de diciembre, por el que se aplaza la fecha de entrada en vigor de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE número 313, de 31 de diciembre de 1963).

Decreto Ley 18/1964, de 3 de octubre, por el que se organiza el Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de la Circulación (BOE número 239, de 5 de octubre de 1964)

Decreto 3787/1964, de 19 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos a motor (BOE número 288, de 1 de diciembre de 1964).

Decreto-ley 4/1965, de 22 de marzo, por el que se establece la aplicación gradual de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre, sobre uso y circulación de vehículos de motor (BOE número 70, de 23 de marzo de 1965).

Ley 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal (BOE número 86, de 11 de abril de 1967).

Decreto 632/1968, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley 122/1962, de 24 de diciembre sobre uso y circulación de vehículos a motor (BOE número 85, de 8 de abril de 1968).

Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro (BOE número 250, de 17 de octubre de 1980).

Ley 47/1985, de 27 de diciembre, de Bases de delegación al Gobierno para la aplicación del Derecho de las Comunidades Europeas (BOE número 312, de 30 de diciembre de 1985).

Real Decreto Legislativo 1301/1986, de 28 de junio, por el que se adapta el Texto Refundido de la Ley de uso y circulación de vehículos de motor al Ordenamiento jurídico Comunitario (BOE número 155, de 30 de junio de 1986).

Real Decreto 2641/1986, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil derivada del uso y circulación de vehículos de motor, de suscripción obligatoria (BOE número 313, de 31 de diciembre de 1986).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres. (BOE número 182, de 31 de julio de 1987).

Ley Orgánica 3/1989, de 29 de junio, de actualización del Código Penal (BOE número 148, de 22 de junio de 1989).

Real Decreto 1575/1989, de 22 diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros (BOE número 311, de 28 diciembre 1989).

Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (BOE número 63, de 14 de marzo de 1990).

Real Decreto 880/1990, de 29 de junio, por el que se aprueban las normas de seguridad de los juguetes (BOE número 166, de 12 de julio de 1990).

Ley 30/1995, de 8 de noviembre de ordenación y supervisión de los seguros privados (BOE número 268, de 9 de noviembre de 1995).

Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de vehículos (BOE número 22, de 26 de enero de 1990).

Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, al que ya nos hemos referido, aprobó el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE número 12, de 13 de enero de 2001).

Ley 44/2002, de 22 noviembre, de medidas de reforma del sistema financiero (BOE número 281, de 23 noviembre 2002).

La Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados (BOE número 265, de 5 noviembre 2003).

Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo (BOE 306, de 23 de diciembre de 2003).

Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor (BOE número 267, de 5 de noviembre de 2004).

Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004, de 29 de octubre (BOE número 166, de julio de 2007).

Real Decreto 1507/2008, de 12 septiembre, se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor (BOE número 222, de 13 de septiembre de 2008).

Ley 21/2011, de dinero Electrónico, de 26 de julio de 2011 (BOE número 179, de 27 de julio de 2011).